

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ, МОЛОДІ ТА СПОРТУ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ “ОДЕСЬКА ЮРИДИЧНА АКАДЕМІЯ”

С.О. Кузнецов, Т.В. Аверочкіна

МОРСЬКЕ ПРАВО

Підручник

Затверджено
Міністерством освіти і науки, молоді та спорту України

Одеса
Фенікс
2011

ББК 67.404

УДК 347.79

К 89

**Затверджено Міністерством освіти і науки, молоді та спорту України
як підручник для студентів вищих навчальних закладів.**

Лист № 1/11-4765 від 10.06.2011 року.

Автори:

С.О. Кузнецов – кандидат юридичних наук, доцент, професор кафедри морського та митного права Національного університету «Одеська юридична академія»;

Т.В. Аверочкіна – кандидат юридичних наук, доцент кафедри морського та митного права, завідувача лабораторією кафедри морського та митного права Національного університету «Одеська юридична академія».

Рецензенти:

О.М. Шемякін – д.ю.н., професор, перший проректор Одеської національної морської академії;

А.І. Берlach – д.ю.н., професор, проректор Одеського державного університету внутрішніх справ з наукової роботи, Заслужений юрист України.

Кузнецов С.О. Морське право : підручн. / С.О. Кузнецов, Т.В. Аверочкіна.
– Одеса : Фенікс, 2011. – 382 с.

ISBN 978-966-438-472-5

Підручник «Морське право» рекомендовано студентам та аспірантам юридичних вузів, курсантам та студентам морських вищих навчальних закладів, викладачам та науковим співробітникам.

ISBN 978-966-438-472-5

© Кузнецов С.О., Аверочкіна Т.В., 2011

© Оформлення ПП «Фенікс», 2011

ПЕРЕДНЄ СЛОВО

На сучасному етапі розвитку людства важливу роль в життєдіяльності країн світу відіграє Світовий океан, ресурси якого мають вирішальне значення для прискореного розвитку світової економіки та є найважливішим фактором геополітики.

Існування людства є немислимим без постійного та багатогранного використання морів та океанів. Найважливіше значення в такому використанні має світовий торговельний флот, що нараховує мільйони суден різних класів. Щорічно морські судна перевозять десятки мільйонів пасажирів, до 90% зовнішньоторговельних вантажів світу, добувають понад 80% споживаної людством риби, морепродуктів, морського звіра, здійснюють масовий видобуток нафти, газу та інших корисних копалин, проводять важливі наукові дослідження, в тому числі ті, що стосуються прогнозування погоди та виникнення аномальних природних явищ, забезпечують проведення морського буксирування, криголамних та лоцманських проведення, морського туризму, спорту та інших видів діяльності. Морські судна є основним засобом боротьби із забрудненням морського середовища.

Функціонування світового флоту забезпечується роботою багатьох тисяч морських портів, суднобудівних заводів, маякових служб, класифікаційних товариств, науково-дослідних установ, міжнародних організацій. На морських судах у Світовому океані в кожний момент часу перебувають кілька десятків мільйонів людей, зайнятих тією або іншою діяльністю, що перетворює його на «особливу сферу проживання» людини.

Як показує статистика аварійності, функціонування такого складного та різноманітного міжнародного механізму, яким є світовий флот, відбувається далеко не безхмарно, оскільки щорічно приблизно кожне третє судно з тих, що плавають в морі потрапляє в аварію, а самі аварії щорічно забирають сотні тисяч людських життів. Причини аварій досить є різноманітними. Крім впливу стихії та інших зовнішніх факторів, на частку яких доводиться 20-25% аварій, вирігуючу роль відіграє діяльність самої людини, яка внаслідок своїх професійних, психофізичних та біологічних якостей стає причиною аварій або не може їм запобігти.

Необхідно відзначити, що під впливом науково-технічного прогресу відбувається якісне вдосконалення морських суден, оснащення їх новітньою апаратурою, приладами, системами, устаткуванням, які підвищують живучість суден, зменшують ризик випадкових помилок і знижують обсяг негативних наслідків від впливу будь-якої морської небезпеки. Слідством таких якісних змін суден є зниження відносної аварійності, однак, швидке кількісне зростання світового флоту призводить до того, що абсолютне число втрат морських суден і людських життів в результаті аварій продовжує зростати. У зв'язку із цим особливу актуальність, теоретичне та практичне значення має проблема забезпечення безпеки міжнародного мореплавства.

У другій половині XX століття спостерігалися істотні зміни у зацікавленості міжнародного співтовариства в охороні навколишнього середовища. В резолюції Генеральної Асамблеї ООН 1962 р. «Економічний розвиток і охорона природи» зазначалося, що остання повинна здійснюватися завчасно або, у всякому разі, одночасно з економічним розвитком на основі внутрішнього законодавства держав та міжнародного права.

Географічне розташування України сприяє розвитку її транспортного потенціалу, інтеграції до світової транспортної системи, насамперед як держави, яка має можливість забезпечити транзитне перевезення вантажів через центр Європи найкоротшим шляхом.

Становлення України як морської держави, здійснення завдання посісти місце однієї з найпотужніших морських держав у світі неможливі за відсутності громадян, які спеціалізуються на знанні морського права – комплексної галузі правової науки, предметом якої є правове регулювання відносин що виникають із вивчення, використання та збереження природних ресурсів Світового океану.

В сучасних умовах відродження та інтенсифікації роботи морегосподарського комплексу України, що обумовлене зростанням товарообігу та перевезень, здійснюваних морським транспортом, відновлення та налагодження лінійного судноплавства прослідковується зростання інтересу до морського права.

Йдеться, по-перше, про морські простори, які є складовою частиною державної території України та на які розповсюджується її державний суверенітет; по-друге, про морські простори, які перебувають за межами державної території – зони Світового океану, на які роз-

повсюджується юрисдикція України; по-третє, про морські простори – відкрите море – які є просторами здійснення такої правової (з точки зору міжнародного права) діяльності як рибальство, морські наукові дослідження, створення штучних островів, установок та споруд і т. ін., а також військово-морської діяльності України із забезпечення своїх державних інтересів та державної безпеки. Особливо слід підкреслити участь України в Міжнародній конвенції ООН з морського права 1982 року [22] та обов'язковість виконання її положень.

Вищезгадана діяльність є неможливою без застосування морських суден. Міжнародна спільнота напручувала значну кількість нормативно-правових актів, положення яких стосовно суден є обов'язковими для виконання під час перебування суден у відкритому морі. Ці положення стосуються України як держави, яка надає суднам право плавати під її прапором і потребують підтримання реального зв'язку та здійснення юрисдикції у технічних, адміністративних та соціальних питаннях стосовно судна та членів його екіпажу.

Україна як морська держава бере участь у вивченні, освоєнні та використанні ресурсів Світового океану, що потребує визначення і законодавчого закріплення національних інтересів у цій сфері діяльності, встановлення пріоритетів їх реалізації.

Діяльність, пов'язана з вивченням, освоєнням, збереженням і використанням ресурсів морів та океанів, має для України велике значення, що обумовлено такими факторами, як географічне положення держави, довжина її морських кордонів та площа водного простору; рівень розвитку національної економіки і зовнішньоекономічної діяльності, зокрема щодо зовнішнього та внутрішнього товарообігу; нагальні потреби держави в морських перевезеннях; стан політичних, економічних і суспільних відносин з іншими державами; морський потенціал держави, здатність забезпечити реалізацію і захист національних інтересів в Азовському і Чорному морях, Керченській протоці та інших районах Світового океану, недоторканість морських кордонів і свободу судноплавства. Тому вивчення морського права доповнює та розширює знання студентів, отримані під час вивчення міжнародного публічного та приватного права, адміністративного, кримінального, господарського, цивільного, конституційного та інших галузей права. Морське право використовує понятійний апарат, правові категорії цих галузей, подекуди наповнюючи їх новим, пов'язаним зі здійсненням

мореплавства, змістом. Мета вивчення дисципліни «Морське право» полягає у формуванні у студентів певної бази знань, умінь та навичок з використання нормативно-правових актів як національних, так й міжнародних, які регулюють відносини у галузі вивчення, використання та захисту природних ресурсів Світового океану, організації використання суден у цілях торговельного мореплавства, організації державного управління у галузі торговельного мореплавства, організації державного контролю та нагляду за безпекою морського судноплавства.

Особливої уваги потребує вивчення нормативно-правових актів (як національних, так й міжнародних), які регулюють відносини сторін надзвичайних морських подій. Це стосується як визначення юрисдикції, так й місця розгляду спорів, пов'язаних із її розглядом. Основними задачами, що стоять перед студентами при вивченні дисципліни «Морське право» є наступні: ознайомлення з положеннями національних та міжнародних нормативно-правових актів щодо регулювання відносин у галузі вивчення, використання та захисту природних ресурсів Світового океану; вивчення положень національних та міжнародних нормативно-правових актів щодо регулювання відносин у галузі використання суден у цілях торгового мореплавства; ознайомлення з положеннями національних та міжнародних нормативно-правових актів щодо регулювання відносин у галузі забезпечення безпеки морського судноплавства; ознайомлення з положеннями національних нормативно-правових актів щодо регулювання відносин у галузі державного управління у галузі торговельного мореплавства. Саме це забезпечить вагоме теоретичне підґрунтя майбутнього формування та реалізації ефективної державної морської політики, що сприятиме подальшому посиленню позицій України як морської держави, створенню сприятливих умов для досягнення цілей та розв'язання завдань з розвитку морської діяльності. Забезпечення захисту національних інтересів України як морської держави потребує визначення пріоритетів її державної морської політики до основних засад внутрішньої та зовнішньої політики держави.

1. ПОНЯТТЯ, ПРЕДМЕТ, ПРИНЦИПИ ТА ДЖЕРЕЛА МОРСЬКОГО ПРАВА

1.1. ЗНАЧЕННЯ СВІТОВОГО ОКЕАНУ В УМОВАХ ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ, ПОДОЛАННЯ СВІТОВОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ КРИЗИ ТА ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

Океани вкривають більшу частину поверхні Землі. На одну людину в середньому припадає більше 311 млн. т води. Моря та океани займають понад 70% поверхні нашої планети, вони впливають на стан атмосфери, є джерелами їжі та корисних копалин. Вони – найпродуктивніші екологічні системи Землі, і забезпечують 80% загальносвітового вилову риби. Океан є колыскою життя на планеті та в цьому змісті його екологічною першоосновою.

Океан виконує важливу середовищеутворюючу функцію. Значення Океану для існування життя на Землі є дуже великим та визначається його функціями у формуванні клімату та газового складу атмосфери, в здійсненні кругообігів мінеральних речовин. Океан впливає на формування метеопроцесів. Водна маса низьких широт, в районі тропіків, накопичує тепло, отримане від Сонця, а виникаючі течії переносять його до високих широт. Перерозподіл тепла, в свою чергу, обумовлює атмосферну циркуляцію.

Обмін тепла між Океаном та атмосферою в остаточному підсумку визначає клімат і погоду.

Великою є роль фітопланктону (мікроскопічних рослин, які мешкають на дні морів, океанів і прісних водойм) Світового океану в газовому балансі атмосфери. Він визнаний найважливішим джерелом кисню. Найбільшою проблемою сучасності є порушення глобального циклу вуглецю за рахунок антропогенних впливів. Майже половина вуглекислого газу антропогенного походження, що надходить у біо-

сферу, поглинається живою речовиною Океану. Роль Світового океану в житті людства є багатозначною. Він виконує середовищеутворюючу, промислову, сировинну, рекреаційну, транспортну та інші функції.

З моменту винаходу людством механічних засобів пересування й до сьогодні у всіх країнах світу транспорт є однією з важливих галузей господарства та складовою частиною міжлюдських стосунків. Сам процес перевезень не створює нового продукту, але виступає в якості сполучної ланки між підприємствами, сприяючи функціонуванню інших галузей економіки, розв'язанню соціальних задач, раціональному та гнучкому використанню виробничих сил, забезпечуючи обороноздатність країн.

Розглядаючи значення Світового океану, слід відзначити промислове природокористування – рибальство та морський промисел, щорічний прибуток від якого перевищує 55 млрд. доларів. 99% всієї їжі (за вагою) одержують із суші та лише 1% з Океану. Але 1/4 всього тваринного білка, що йде в їжу людства, припадає на частку Океану. Стосовно жителів, наприклад, М'янми, Японії, Китаю, то більше половини тваринних білків їм дає море. Активно розвивається й марикультура (від англійського “marine” – морський) відкритого Океану, так звані океанські «ранчо». Термін «марикультура» означає вирощування корисних водоростей, моллюсків, риб та інших організмів в морях, лиманах, річкових естуаріях. Зараз на її частку припадає 1/10 частина всіх водних організмів, а найближчими десятиліттями марикультура дасть людям 50 млн. т харчової продукції на рік.

Дуже важливим останнім часом є й сировинне значення Світового океану. На сьогодні з усіх видів мінеральної сировини, що перебувають у надрах Океану, найбільше значення мають нафта та газ. На їхні морські запаси припадає від 1/2 до 2/3 світових. Світовий океан є й колосальним джерелом енергії. Це енергія припливів та океанських течій, хвиль прибою та ін. За оцінками вчених, загальна потужність хвиль Океану, переведена в енергію, наближається до 900 млрд. кВт. Світовий потенціал приливної енергії ще вище – 1 трлн. 200 млн. кВт. Перша приливна електростанція потужністю 240 тис. кВт запрацювала в 1967 р. у бухті Сен-Мало на Атлантичному узбережжі Франції, в усті ріки Рані. Особливо велике значення цей потенціал здобуває в умовах швидкої вичерпності традиційних паливних ресурсів.

Значні кількості мінеральної сировини містяться у водах та на дні Океану. ООН, передбачаючи, що ці мінеральні ресурси незабаром можуть стати технічно доступними, створила Міжнародний орган з морського дна як організацію, що контролює видачу ліцензій на розвідку та видобуток корисних копалин та одержання доходу від цієї діяльності.

В умовах світової ресурсної кризи, що насувається у зв'язку з виснаженням багатьох видів невідновлювальних природних ресурсів, мінеральні ресурси океанів стають доволі перспективними та грандіозними. Підраховано, що у водах Світового океану розчинено стільки золота, що його припадає більше 1 кг на кожну людину Землі.

На шельфі Туреччини, Китаю, Австралії, Арктики, США розвідані родовища вугілля. На Океан припадає 4% світового виробництва сірки. Загальні запаси фосфоритів на океанському шельфі складають не менш 30 млрд. т. Тільки 10% цієї кількості вистачить для виробництва добрив на кілька років.

На шельфі є також розсіпні родовища важких мінералів – джерел для одержання рідких металів. Морські розсіпи Австралії, наприклад, дають 90% рутилового концентрату (мінерали рутил та ільменіт містять титан), 60% світового видобутку циркону (цирконій) і 25% монациту (торій). Не можна не згадати найбагатші розсіпи узбережжя Бразилії, що простягаються на 1600 км, півострова Флорида (США), південного узбережжя Індії, каситеритові піски в підводних розсіпах Південно-Східної Азії (основного регіону видобутку олова). Підводний видобуток алмазів ведеться на шельфі Намібії.

На поверхні дна Океану виявлені великі скупчення полімінеральних руд, у яких вміст окремих елементів на порядок перевищує запаси їх в суходільних родовищах.

Річний обсяг послуг, що виконуються міжнародним торговельним судноплавством, перевищує 150 млрд. доларів. Морська транспортна діяльність відрізняється високим ступенем динамізму та відносно низкою вартістю.

Океан та його узбережжя мають величезне рекреаційне значення. Мільйони людей відпочивають на океанічному узбережжі, подорожують океаном.

Океан має й наукове значення. Саме в ньому відкриті явища планетарного масштабу, вивчення яких допоможе зрозуміти походження та розвиток Землі. Так, глибинне буравлення в Океані, що проводило

спеціальне судно «Гломар Челленджер», підтверджує факт розширення океанів, розсування земної кори в рифових зонах, звідки починається безперервне «омолодження» океанічного дна. Чим більш значною є роль Океану в розвитку людства, тим більше значення має він для світового господарства, тим серйознішими стають проблеми, пов'язані з екологічним станом Світового океану.

Контрольні питання

1. Яким є значення Світового океану для економічного розвитку прибережних країн?
2. Якими є сучасні екологічні проблеми Світового океану та якими правовими засобами впливу можна чинити вплив на їхнє вирішення?
3. Чи наділені правами з використання Світового океану країни, що не мають морського узбережжя?
4. Якими є види використання просторів Світового океану?
5. Яким чином впливає Світовий океан на створення гідрометеорологічних умов планети?

1.2. ПОНЯТТЯ ТА ПРЕДМЕТ МОРСЬКОГО ПРАВА

Морське право, будучи компактною сукупністю норм, що регулюють відносини в сфері морської діяльності, розділяється сучасними вченими на три галузі: національне морське право, міжнародне морське публічне право (договори та угоди, укладені між державами, а також встановлені ними звичаї з питань регулювання морських відносин) та міжнародне морське приватне право (норми внутрішньодержавного законодавства, а також норми міжнародних договорів та звичаїв, що регулюють майнові та особисті немайнові відносини, які виникають в процесі торговельного мореплавства та ускладнені іноземним елементом).

Як комплексна галузь права, морське право містить у собі норми цивільного, адміністративного, трудового, цивільного процесуального, кримінального та міжнародного права, а також систему різноманітних технічних норм, що стосуються, насамперед, безпеки мореплавства та охорони навколишнього морського середовища, а також

інших питань судноплавства. Всі ці відносини перебувають у постійному взаємозв'язку та взаємозалежності і складають певне ціле.

Цілком очевидним є те, що в морському праві проглядається певна єдність предмета регулювання, що стосується правовідносин, пов'язаних з морем. Якщо погодитися з цією точкою зору, то в морському праві можна було б виокремити норми, які за своєю первинною юридичною природою є нормами цивільного, адміністративного, трудового, кримінального, конституційного права. Однак вузловим питанням регулювання правовідносин тут є судноплавство (або торговельне мореплавство), що представляє собою використання морів та океанів з метою пересування, транспортування, господарських, наукових та інших цілей.

Якщо уявити собі таке положення, що в Світовому океані були б відсутніми судна, то в такому випадку не виникло б мореплавства. Не існувало б й морського права, оскільки немає основи для таких правовідносин. Морське право саме й регулює специфічні правовідносини, що стосуються правового положення торговельного судна, та супутні правовідносини, пов'язані із цим: право власності на судно, реєстрацію та відповідне його документування, правовий статус капітана та екіпажа, лоцманське та льодове проведення, безпеку суден при здійсненні мореплавства, зіткнення суден, рятування, аварії та ін. Одним з центральних питань таких правовідносин є морське перевезення вантажів, пасажирів і багажу, фрахтування суден, їхнє страхування, відповідальність сторін, а також претензії та позови. Якщо поставити питання про те, що є основою регулювання морського права, то відповіддю на це буде те, що воно регулює насамперед питання торговельного мореплавства, про що свідчать морські кодекси та морське законодавство різних держав.

В морському праві також розглядається правовий режим морських просторів (внутрішні води, територіальне море, прилегла зона, виключна економічна зона, архіпелажні води, міжнародні протоки та канали, відкрите море), що зазвичай відносять до міжнародного морського публічного права, але який є невіддільним від мореплавства та виник саме у зв'язку з ним. Якщо б не існувало морських суден та вони б не переміщалися морськими просторами, то такий розподіл їх не мав би мети та змісту, в тому числі й існування таких

історичних критеріїв, як розподіл суден за швидкістю, за гарматним пострілом та ін.

Через своєрідність морської діяльності переважна більшість норм міжнародного морського права не зустрічається в інших сферах міжнародно-правового регулювання. Такі як свобода судноплавства у відкритому морі, право мирного проходу морських суден через територіальне море іноземних держав, право безперешкодного транзитного проходу суден та прольоту літальних апаратів через протоки, використовувані для міжнародного судноплавства та ін. Деякі з норм міжнародного морського права розглядаються в якості його принципів через їхнє велике значення для регулювання морської діяльності. Зокрема принцип свободи судноплавства для всіх суден всіх держав у відкритому морі. Цей принцип впливає на зміст правового режиму територіального моря, виключних економічних зон, міжнародних проток та деяких інших морських просторів. Доцільно відзначити також встановлене Конвенцією ООН з морського права 1982 року принципове положення про те, що всі морські райони та зони за межами територіального моря резервуються цією конвенцією для використання в мирних цілях.

Якщо проаналізувати всі різні види людської діяльності у Світовому океані, то можна виділити, принаймні, три моменти, які визначають специфіку багатьох складових процесу здійснення цієї діяльності відносин.

По-перше, така діяльність людей в Світовому океані у великій кількості випадків пов'язана з використанням самохідних або несамохідних плавучих і стаціонарних споруд, призначених для роботи в морському середовищі, тобто з використанням морських суден у широкому розумінні цього слова. Відносини на судні, що може тривалий час перебувати на значному віддаленні від берега, мати на борті велику кількість людей (членів екіпажа, пасажирів, інших осіб) і зненацька піддатися впливові морської стихії або ускладнень міжнародної обстановки, не можуть регулюватися у такий самий спосіб, як регламентуються аналогічні відносини всередині колективів людей на суші. Звідси поява характерних для морського права норм про особливі права та обов'язки капітана стосовно членів екіпажа та навіть до пасажирів, особливих правил про дисципліну на морському судні та багатьох інших норм морського права.

По-друге, будь-яка діяльність людей у Світовому океані сполучена з певним ризиком. Ця обставина викликає необхідність в спеціальних правових нормах, що забезпечують безпеку мореплавства. Ризик мореплавства накладає відбиток на регулювання багатьох відносин, що виникають у процесі діяльності людей на морі. Наприклад, в торговельному мореплаванні виявилось необхідним передбачити правило про припинення договору перевезення, якщо судно через лід або інші несподівані перешкоди не зможе увійти до порту призначення, встановити ряд інших норм, розрахованих на випадки прояву небезпеки мореплавства. Необхідність усунення морських ризиків та розподілу тягаря їхніх наслідків викликала до життя великі, тільки морському праву відомі, правові інститути, наприклад, загальна аварія, договір про рятування, обмеження відповідальності судновласника.

По-третє, діяльність людини в Світовому океані дуже часто здійснюється на території іншої держави (в її територіальному морі) або поза межами будь-якої держави взагалі (у відкритому морі). Такий «міжнародний» характер більшості відносин, пов'язаних з використанням Світового океану, впливає на їхнє регулювання. Цей вплив проявляється насамперед в необхідності ретельно враховувати в національному законодавстві положення та правила, вироблені шляхом укладення міжнародних угод, тобто договорів з міжнародного морського права. Ця обставина також є однією з причин появи в національному морському праві колізійних норм.

Перерахована вище специфіка значного числа відносин, що складаються при різноманітній діяльності людей в морі й викликає необхідність у встановленні для їхнього регулювання спеціальних правових норм, які у сукупності складають морське право.

Незважаючи на те, що далеко не всі відносини, які виникають у зв'язку з використанням Світового океану, регулюються нормами морського права, його визначення є досить устояним.

Морське право – сукупність правових норм, що регулюють суспільні відносини, які виникають в процесі використання Світового океану: торговельне та військове мореплавство, рибальство та морський промисел, видобуток біологічних і мінеральних ресурсів, проведення наукових досліджень і т. ін.

Морське право – система понять і правових норм, що регулюють суспільні відносини, які виникають у зв'язку з використанням Світово-

го океану (під цим терміном розуміються всі морські простори) і морського дна. Найбільша питома вага у використанні Світового океану займає транспортна діяльність, тому, природно, більша частина морського права являє собою норми, що регулюють саме цю транспортну діяльність, в тому числі торговельне мореплавство.

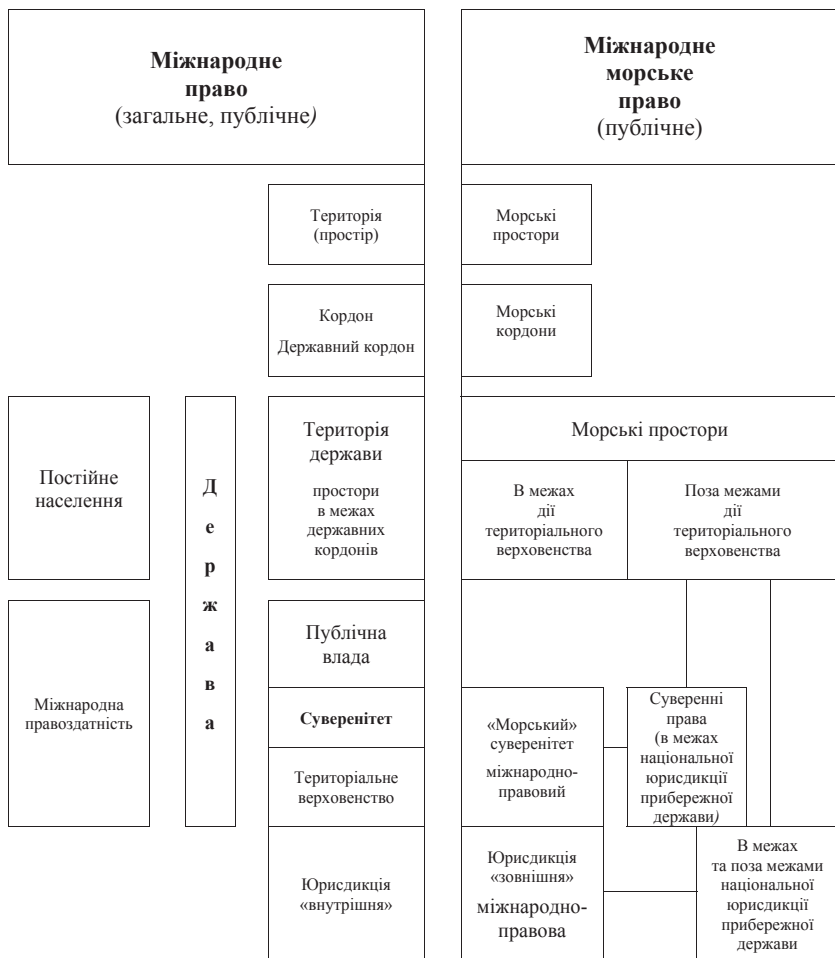
Мореплавство – діяльність людини, пов’язана з використанням суден в морі для різних цілей.

Торговельне мореплавство – це експлуатація суден для перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти, а також для буксирування. Судна можуть застосовуватися для рибальства або інших морських промислів, для видобутку корисних копалин, для розвідки та дослідження Світового океану і морського дна, для спорту та інших законних господарських, наукових та культурних цілей. Однак навряд чи правомірно відносити ці види діяльності до торговельного мореплавства або морської торгівлі, як це передбачено в Кодексі торговельного мореплавства України [27] (можливо, це зроблене для того, щоб розширити сферу застосування цього нормативно-правового акту).

Зрозуміло, сучасне мореплавство, як й будь-яка людська діяльність, здійснюється в рамках певної галузі права, що в цьому випадку називається морське право. Однак «морське право» – збірне поняття, оскільки поєднує різнопорядкові явища та різногалузеві правові норми.

Мореплавство, особливо торговельне, має значною мірою міжнародний характер. Воно потрапляє під дію національного та іноземного законодавств, здійснюється на морських просторах з різним правовим режимом, що заснований на міжнародно-правових звичаях та міжнародних договорах. Тому до складу морського права входять національне морське право, міжнародне публічне морське право та міжнародне приватне морське право.

Слід зазначити, що міжнародне публічне право пов’язане з морським правом за своїм суб’єктом, а саме за територією. Однак в морському праві мова йде про особливу, морську територію, що є специфічним простором Світового океану, практичним продовженням суші, її вторинним елементом. Всі основні питання життєдіяльності, виробництва, суспільного життя, політики, правовідносин виникають та здійснюються на територіях, розташованих на суші. Приналежністю моря є флора, фауна, корисні копалини та, звичайно, морське середовище, що є основою мореплавства. Зв’язки цих галузей представлено на схемі.



Неможливо уявити собі морські простори та їхній розподіл, що відрізняється певними правовідносинами, без судноплавства. Без суден існування та правовий статус таких морських просторів, як внутрішні води, територіальне море, прилегла зона і т. ін. неможливий. До того ж правовий режим морських просторів виник не на порожньому місці, та без наявності суден (торговельних, військових та інших) він втрачає свій status quo.

Правовідносини, що існують в Світовому океані, безпосередньо стосуються морського права, тісно пов'язаного з іншими галузями права та зазвичай включає до свого складу інші норми, в тому числі міжнародного публічного та міжнародного приватного права. Правовий режим морських просторів був предметом запеклих спорів в морській політиці держав, що мають флоти, і являв приклад конфронтації правових концепцій, особливо в середні століття. Остаточне вирішення питання про морські простори знайшло своє підтвердження лише у XX ст. в Конвенції ООН з морського права 1982 р., де досить чітко визначені правове положення та межі морських просторів, експлуатованих морськими суднами, а також затверджена свобода судноплавства у відкритому морі та встановлена юрисдикція держав над певними морськими територіями.

Однак ряд держав, особливо латиноамериканських, не визнають розподіл та статус морських просторів, передбачених цією Конвенцією. Характерними конфліктними ситуаціями були спори між Туреччиною та Грецією з приводу морських та повітряних просторів, а також островів в Егейському морі. Як Туреччина, так й Греція дотримувалися 6-мильної ширини територіального моря. Туреччина відмовилася підписати Конвенцію ООН з морського права, а Греція підписала її. Тепер, якщо греки відповідно до цієї Конвенції збільшать своє територіальне море до 12 миль, то їм буде належати 70% вод Егейського моря. Турецька сторона не погодилася із цим та заявила, що в цьому випадку Егейське море перетвориться на грецьке озеро.

Природно, що спірні питання морського права між сусідніми державами повинні вирішуватися на основі принципів міжнародного права. До сьогодні ще остаточно не вичерпали себе концепції патримоніального та матримоніального моря, що суперечать положенням Конвенції ООН з морського права.

Концепція патримоніального моря була висунута низкою латиноамериканських держав для визначення режиму прилягаючої до територіальних вод морської смуги як альтернативи претензіям іншої групи держав на розширення ширини територіального моря до 200 миль. Призначення концепції патримоніального моря полягало в тому, щоб знайти рішення, яке задовольняло б вимогам «територіалістів» (прихильників встановлення 200-мильної ширини територіального моря), і в той самий час прийнятне для інших держав, й особливо країн, що

розвиваються в Азії та Африці. В найбільш повному вигляді концепція патримоніального моря була викладена в Декларації Санто-Домінго. Конкретні пропозиції, засновані на цій концепції, були офіційно внесені для розгляду у вигляді проекту статей договору, представленого Венесуелою, Колумбією та Мексикою в Комітеті з мирного використання дна морів та океанів за межами дії національної юрисдикції. Проект передбачав, що за зовнішньою межею територіального моря, що не перевищує завширшки 12 миль, повинне починатися патримоніальне море, в якому прибережна держава здійснює суверенні права або суверенітет над поновлюваними та непоновлюваними природними ресурсами. Прибережна держава вживає заходів для забезпечення свого суверенітету над цими ресурсами та попередження забруднення морського середовища свого патримоніального моря; регулює проведення наукових досліджень; дозволяє та регулює будівництво і використання штучних островів, установок і споруд; здійснює юрисдикцію та контроль над розвідкою й розробкою поновлюваних і непоновлюваних ресурсів. На відміну від територіального моря, де судна та літаки інших держав користуються правом мирного проходу (прольоту), у патримоніальному морі визнавалося право свободи судноплавства та польотів, але з обмеженнями, що випливають з прав, надаваних прибережним державам.

Хоча концепція патримоніального моря представлялася компромісом, покладеним в основу встановленого Конвенцією ООН з морського права режиму виключної економічної зони, насправді вона принципово відрізняється від останньої. Концепція патримоніального моря давала можливість розглядати права прибережної держави як свого роду спадкоємне право власності. По суті це було повернення до ідеї «домініума», якою в XVII ст. Дж. Сельдей та інші опоненти Г. Гроція обґрунтовували можливість присвоєння морів. Концепція патримоніального моря певним чином протиставлялася позиціям «територіалістів», проте значною мірою з ними збігалася.

Концепція матримоніального моря, що є різновидом концепції патримоніального моря, була висунута на спеціалізованій конференції держав Карибського басейну в Санто-Домінго в червні 1972 р. Мотивувалася особливими географічними умовами цієї акваторії. В основі концепції матримоніального моря перебувала ідея спільної експлуатації морських ресурсів за межами територіального моря, розгляну-

тих як загальна власність – матримоній. В усіх інших відносинах вона збігалася з концепцією патримоніального моря, заснованої на ідеї роздільної спадщини — патримонії. Концепція матримоніального моря не одержала розвитку, та в основу Декларації Санто-Домінго була покладена концепція патримоніального моря.

Спочатку морське право виникло в якості норм національного права, які в результаті певної еволюції стали також нормами міжнародного морського права. Деякі дослідники вважають, що саме з міжнародних порядків морської торгівлі та мореплавства бере початок сучасне міжнародне право.

Ця природна трансформація може виглядати й інакше: норми міжнародного морського права трансформуються в норми національного права. Не можна не погодитися із твердженням авторів Морського енциклопедичного довідника про те, що, незважаючи на міжнародний характер торговельного судноплавства, відносини між різнонаціональними організаціями значною мірою регулюються нормами національного морського законодавства, між якими є істотні розбіжності.

Те, що морське право, як комплексна галузь права, містить в собі й міжнародні правовідносини, ще не означає, що ту частину морського права, яка характеризується міжнародними відносинами, можна відокремити від цієї галузі та цілком приєднати до міжнародного права в якості його складової частини. Таким самим чином можна вважати трудові відносини на флоті частиною трудового законодавства та віднести їх виключно до трудового права, а не до морського і т. ін. Звичайно, морське право пов'язане з міжнародними відносинами та міжнародним правом внаслідок міжнародного характеру судноплавства, наявності морських правових норм, що мають міжнародний характер, а також вирішення та оформлення морських питань на міжнародному рівні.

В цьому контексті становлять інтерес два напрямки стосовно юридичної природи міжнародного та внутрішньодержавного права: дуалістичне та моністичне. Представник дуалістичного напрямку Г. Трипель зазначав, що «міжнародне та внутрішньодержавне право є не тільки різними галузями права, але й різними правопорядками. Це два кола, які ніколи не перехрещуються, а тільки іноді стикаються». Інший представник цього напрямку Д. Анцилотті відзначав, що міжнародне та внутрішньодержавне право являють собою окремі пра-

впорядки. Прихильник моністичного напрямку А. Цорн писав, що «міжнародне право юридично є правом тільки тоді, коли воно є державним правом». Тут доцільно провести порівняльну паралель між цими напрямками в міжнародному та внутрішньому праві, з одного боку, і поняттями міжнародного морського та національного морського права – з іншого, де за аналогією можна виявити розходження між двома видами морського права: міжнародного та національного.

Визначаючи характер міжнародного права, Г. Гроцій ще в XVII ст. називав його всеохоплюючим правом, що превалює над всіма правовідносинами у світі. Цієї думки дотримувався й російський юрист Г.Д. Гурвич, який вважав, що міжнародне право суть найбільш загальна, всеохоплююча частина права, стосовно якої всі інші галузі права розташовані в спадному порядку. «Міжнародне право необхідно має становити останній етап, вищу скріпу всіх наших правовідносин».

Погодившись із таким трактуванням міжнародного права, ми жодним чином не похитнемо поняття про те, що морське право є самостійною галуззю права в ряді інших галузей права. Як приклад можна навести також військове право, як самостійну галузь права, хоча його положення значною мірою базуються на міжнародному законодавстві, і таке юридичне поняття, як війна, виникло на основі конфронтації як мінімум двох держав.

Глобалізація окремих галузей права обумовлена активним розвитком міжнародних обмінів та зовнішньої торгівлі, вимогами тожності стандартів та підходів, всесвітнім захопленням інформацією, а також уніфікацією та кодифікуванням загального для всіх законодавства, в тому числі й морського, яке внаслідок характеру судноплавства раніше за інші піддається змінам в цьому напрямку. Можна погодитися з відомим італійським юристом П. Манчіні, який в 60-х роках XIX ст. зазначав: «Море з його вітрами, його штормами, його небезпеками не змінюється: воно прагне необхідності однаковості правових режимів».

Деякі автори розглядають морське право як складову частину транспортного права, що відповідає логічному розподілу транспорту на окремі його види, а також правовому поняттю перевезення, прийнятому в цивільному праві. Така співвідпорядкованість не позбавляє морське право характерних специфічних рис та його ролі в системі галузей права.

Стосовно ж міжнародного морського права, варто зауважити, що ряд юристів-мариністів визначає його як регулюючий правовий режим морських просторів і відносин між державами в області дослідження та використання Світового океану.

Створення норм міжнародного морського права, на наш погляд, не виходить за рамки морського права як єдиної галузі права, оскільки мова йде про міжнародну угоду та прийняття різними державами норм, що регулюють морські простори, а також питання судноплавства.

Основна конвенція цієї галузі має назву Конвенції ООН з морського права 1982 р., без посилання на міжнародне право (UNCLOS). Про це говорить й порядок підготовки проектів міжнародних конвенцій з морського права в Міжнародному морському комітеті (ММК) та Міжнародній морській організації (ІМО). Члени цих організацій спочатку ухвалюють рішення щодо розробки, зміни або уніфікації певних норм морського права, насамперед на основі наявних в національному законодавстві норм зацікавлених країн або на основі вже діючих морських міжнародних норм, які також були прийняті раніше за загальною згодою цих країн, та не з законодавчого вакууму, а на основі морських звичаїв, що існують в різних країнах, або правових положень, що діють в тій або іншій державі. У всіх випадках мова йде про поліпшення законодавства в області мореплавства, необхідне для групи держав або більшості держав. Відбувається імплементація міжнародних норм в національне морське законодавство або навпаки, пристосування національних норм для загального використання.

Міжнародне публічне морське право – це галузь міжнародного публічного права, що представляє собою систему взаємозалежних юридичних норм, спрямованих на регулювання міждержавних відносин у зв'язку з використанням Світового океану.

Слід зазначити, що найменування «міжнародне» в цьому випадку не є цілком точним. Більш правильним було б використання терміна «міждержавне», оскільки розглянута галузь права регулює відносини саме між державами, а не між народами. Разом з тим це вже історично сформований, устояний та загальноприйнятий термін.

Міжнародне публічне морське право доцільно розглядати як правову систему, тобто в рамках юридичних категорій, а не як соціально-політичне явище, що включає набагато більш широкий спектр інших понять, маючи на увазі традиції, мораль, політику і т. ін. Як будь-яка

матерія складається з атомів, так й первинним елементом міжнародного публічного морського права є норми. Міжнародне публічне морське право складають саме юридичні норми, тобто правила поведінки, юридично обов'язкові для держав. Помилковим є включення до міжнародного публічного морського права так званих звичаїв – сформованих правил міжнародної ввічливості, які не є юридично обов'язковими та, відповідно, не тягнуть правової відповідальності (до них, наприклад, можна віднести прояв поваги до військового корабля з боку торговельного судна, що виражається в приспусканні на гафелі державного прапора, ритуал передання тіла морю й т. ін.).

На відміну від внутрішньодержавного (національного) права норми міжнародного публічного морського права мають певні особливості.

Якщо у внутрішньодержавному праві норми, як правило, складаються з трьох елементів: з гіпотези (умова реалізації норми), диспозиції (саме правило поведінки) і санкції (наслідки порушення норми), то переважна більшість норм міжнародного публічного морського права містить лише диспозицію.

У внутрішньодержавному праві виконання норм забезпечується державним примусом. Міжнародному публічному морському праву ж в цілому органічно властивими є компроміси, взаємні поступки. Оскільки міжнародне публічне морське право не знає наддержавних органів примусу, належне дотримання відповідних міжнародно-правових норм забезпечується фактично на добровільній основі.

Процес формування норм міжнародного публічного морського права докорінно відрізняється від створення внутрішньодержавних норм. В міжнародному публічному морському праві норми утворюються в результаті узгодження позицій суб'єктів, що взаємодіють.

В міжнародному публічному морському праві розрізняють:

- диспозитивні норми, відступ від яких є можливим за згодою сторін;

- імперативні норми, відхилення від яких є неприпустимим.

Безпосередньо самі норми, що встановлюють ті або інші правила поведінки, мають назву матеріальних. Норми ж, які регулюють сам процес створення та реалізації норм, називаються процесуальними.

Наступним після норми рівнем в системі міжнародного публічного морського права є інститут, під яким розуміється певна сукуп-

ність міжнародно-правових норм, об'єднаних загальним об'єктом правового регулювання.

Так, найбільш розвиненими є інститути континентального шельфу, виключної економічної зони, аварійних морських подій, лоцманського проведення й т. ін. Ряд інститутів міжнародного публічного морського права сформувався ще в стародавності (наприклад, інститут рятування), інші – в останні десятиліття (інститут архіпелажних вод).

Основним же підрозділом системи міжнародного публічного морського права, об'єктом якого є порівняно великий комплекс однорідних міжнародних відносин, є підгалузь. Можна виокремити, наприклад, такі підгалузі сучасного міжнародного публічного морського права, як режим морських просторів, охорона морського середовища, забезпечення безпеки мореплавства та ін.

Для міжнародного публічного морського права як системи характерним є існування певної ієрархії між нормами. Так, норми універсального міжнародного договору, наприклад, Конвенції охорони людського життя на морі – СОЛАС-74/78, видимо, будуть вищими за своїм юридичним значенням, ніж норми, скажемо, такої регіональної угоди, як Паризький меморандум про взаєморозуміння щодо контролю з боку держави порту, 1978 р.

Крім того, нормам міжнародного публічного морського права повинна бути властива внутрішня погодженість, несуперечність.

Своєрідною конституцією в міжнародному публічному морському праві виступає Конвенція ООН з морського права 1982 р. Очевидно, що норми будь-якої міжнародної угоди не можуть суперечити її положенням. Норми двосторонніх угод також повинні відповідати нормам багатосторонніх договорів, учасниками яких є відповідні держави.

Питання правовідносин в міжнародному морському праві достатньою мірою розроблені та прокоментовані такими авторами, як Д. Коломбос, В.М. Корецький, Г.І. Тункін, А.П. Мовчан. Характерним є те, що ці автори розглядають питання міжнародного публічного морського права, які стосуються морських просторів. Однак інші автори, наприклад Д.І. Фельдман, визначають морське право тільки як «підгалузь» міжнародного права. В їхніх висновках звертає на себе увагу суб'єктивний характер критеріїв та пропозицій з підпорядкування однієї галузі права іншій, без врахування багатосторонності

сформованих правовідносин. Очевидним є те, що відносини, які стосуються використання Світового океану та мореплавства, не можуть розглядатися тільки в одній площині міжнародних відносин та міжнародних правових норм.

М.І. Лазарєв визначає морське право як систему принципів і норм, які встановлюють правовий режим морських просторів і регулюють відносини між державами з дослідження та використання Світового океану.

К.А. Бекашев визначає морське право як сукупність встановлених державою норм, що регулюють суспільні відносини організацій і громадян, що беруть участь в торговельному мореплавстві та у здійсненні інших видів використання Світового океану.

І.В. Лукшин визначає морське право як сукупність правових норм, що регулюють відносини, які складаються в області торговельного та військового мореплавства та використання Світового океану людиною.

Словник міжнародного морського права за редакцією Ю.Г. Барсєгова дає таке визначення: міжнародне морське право є частиною міжнародного права, що складає окрему його галузь, воно представляє сукупність договірних та звичаєвих норм, які регулюють відносини між державами у зв'язку з їхньою морською діяльністю, і важливе місце в ньому займає статус та режим морських просторів. Однак морська діяльність все-таки є первинною в цих основних правовідносинах, на основі яких складаються відповідні правовідносини в міжнародних зв'язках та відносинах. Як бачимо, це питання є досить різноманітним та вимагає подальшої розробки і спеціальних досліджень. В кожному разі можна сказати, що правовідносини в морському праві та міжнародному морському праві є тісно взаємозалежними, більше того, вони перебувають в постійній взаємозалежності. Але було б не цілком вірним упускати з виду основні критерії регулювання таких правових інститутів, як міжнародне право та морське право, оскільки деякі юристи повністю асоціюють міжнародне право із міжнародним морським правом.

Одне з новітніх визначень міжнародного права, що дає Ж. Тускоз, говорить: «міжнародне право – це сукупність юридичних норм та інституцій, які регулюють відносини в міжнародному співтоваристві з метою встановлення в ньому миру, справедливості та сприян-

ня розвитку». Це визначення має загальний характер і не вказує на регулювання правовідносин між державами, а також міжнародними організаціями, однак є очевидним, що вони не містять в собі норм національного права, хоча й могли виникнути на основі національного права.

Визначення міжнародного морського права устояні й схожі. Наприклад, на думку одеських юристів, воно являє собою систему понять і правових норм, що регулюють відносини між державами й іншими суб'єктами міжнародного права у зв'язку з використанням людиною морів, океанів і морського дна, включаючи торговельне мореплавство. Ця система складалася в процесі боротьби й співробітництва держав, дотримання її забезпечується примусом, здійснюваним державами колективно або індивідуально.

Визначення морського права досить чітко проглядається в Кодексі торговельного мореплавства України, що регулює відносини, які виникають з торговельного мореплавства, а саме: діяльність, пов'язану з використанням суден для перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти, рибних та інших морських промислів, розвідки та видобування корисних копалин, виконання буксирних, криголамних і рятувальних операцій, прокладання кабелю, також для інших господарських, наукових і культурних цілей.

Зіставивши ці два правових інститути за основними регулюючими ознаками, ми не зможемо один з них повністю підкорити іншому. Наприклад, основним принципам міжнародного права, таким, як вирішення спірних питань мирним шляхом, суверенна рівність держав, незастосування сили та загрози застосування сили, невтручання у внутрішні справи, не можна підпорядкувати принципи морського права, що виходять з основ мореплавства (морехідний стан судна, навігаційна помилка, обмеження відповідальності перевізника та ін.). Однак останні можуть бути відрегульовані як загальні для всіх держав в результаті міжнародних угод.

Пам'ятаючи визначення міжнародного публічного права, зазначимо, що міжнародне приватне право регулює майнові відносини в галузі торговельного мореплавства, ускладнені «іноземним елементом». До публічно-правових конвенцій належать, наприклад, Конвенція про втручання у відкритому морі 1969р., Конвенція про боротьбу з незаконними актами 1988 р., а до приватноправового – Міжнародна

конвенція про цивільну відповідальність 1969р., Афінівська конвенція 1974 р. і т. ін.

Відомо, що до створення ООН і ряду спеціалізованих установ, основну роль в підготовці та прийнятті норм міжнародного приватного морського права відігравали неурядова міжнародна організація – Міжнародний морський комітет (створений в 1897 р.) та Уряд Бельгії. ММК був створений спеціально для розробки уніфікованих приватноправових норм. Серед інших подібних неурядових організацій можна вказати на: Міжнародну палату судноплавства (МПС, заснована в Лондоні в 1948 р., велику увагу приділяє морському праву, в тому числі розробці міжнародних конвенцій) та Міжнародне морське бюро (створене в 1981 р. у Лондоні, виступає як центральний орган інформації, що стосується морських правопорушень).

Різноманітні, на перший погляд, правові норми, що регулюють майнові відносини в галузі міжнародного торговельного мореплавства можна об'єднати за трьома ознаками. По-перше, всі вони є нормами внутрішньодержавного права. По-друге, всі вони регулюють майнові відносини, обумовлені дією закону вартості, тому, з погляду розподілу права на галузі, повинні бути віднесені до цивільного права. По-третє, вони регулюють особливу групу таких відносин – відносини, ускладнені іноземним або міжнародним елементом, і тому в цивільному праві повинні бути віднесені до тієї його особливої частини, що називається міжнародним приватним правом.

Міжнародне морське право – частина міжнародного права. Міжнародне приватне морське право – частина міжнародного приватного права. Отже, питання їхнього співвідношення є невіддільним від загальної проблеми співвідношення міжнародного публічного та міжнародного приватного права.

Залишаючи осторонь значно заплутане багаторічними дискусіями питання про те, чи є міжнародне приватне право частиною системи міжнародного права або структурним підрозділом цивільного права кожної держави, коротко зупинимося на певних розбіжностях.

Міжнародне приватне право включає норми національних правових систем, що належать до регулювання майнових відносин за участю іноземних фізичних та юридичних осіб. Однак воно містить також правові норми, встановлені міжнародними договорами та угодами, сторонами яких є держави й на основі яких укладаються та реалізу-

ються угоди та контракти, що стосуються продажі товарів та їхнього перевезення, перевезення пасажирів, страхування й т. ін.

Сучасні юристи-міжнародники підкреслюють, що найбільш складні правові питання виникають саме при міжнародних морських перевезеннях. Це пояснюється як розмаїтістю самих відносин у даній області (предметом регулювання), так й різним характером джерел правового регулювання (поряд з нормами конвенцій та внутрішнього законодавства широко використовуються морські звичаї, як національні, так й міжнародні).

Пасажирські перевезення морем стали за останні роки предметом ряду міжнародних угод, остання з яких – Афіїнська конвенція про перевезення морем пасажирів та їхнього багажу від 13 грудня 1974 р. Конвенція сприйняла раніше вироблені міжнародно-правові норми про морські пасажирські перевезення: принцип відповідальності за провину, обмеження меж та відповідальності перевізника (при заподіянні шкоди здоров'ю пасажирів – 700 тис. золотих франків), строк позовної давності – 2 роки.

На думку одеських морських юристів, міжнародне приватне морське право являє собою сукупність правил, що визначають межі дії вітчизняного закону (або так званих колізійних норм) і правил прямої дії, уніфікованих в міжнародних договорах (конвенціях). Норми міжнародного приватного права застосовуються, якщо виникає питання визначення застосовності закону до правовідносин, одним із суб'єктів яких є іноземна юридична або фізична особа (правовідносини за договором морського перевезення, буксирування й т. ін.).

Вказівки колізійних норм на застосовний закон називаються колізійними прив'язками.

Ці прив'язки бувають досить різноманітними (закон держави місця укладання договору, закон держави судна, закон держави прапора судна і т. ін.).

Національне морське право, зокрема, морське право України, являє собою систему понять і правил соціальної поведінки в області використання Світового океану та морського дна, встановлених або санкціонованих державою, дотримання яких гарантується державним примусом.

Об'єктом регулювання морського права України є досить різноманітні відносини, в тому числі: відносини влади та підпорядкування,

включаючи відносини з державного управління (або адміністративно-правові відносини); майнові та деякі особисті немайнові відносини (або цивільно-правові відносини); трудові та інші відносини, що виникають в області використання Світового океану й морського дна. Таким чином, морське право України, оскільки об'єктом його регулювання є відносини, що впливають із певного виду діяльності – користування Світовим океаном і морським дном – носить комплексний характер. Інакше кажучи, загальна система права в основі поділу права на галузі (підсистеми) має однорідні групи суспільних відносин, а система морського права (й інших комплексних галузей права – земельного, екологічного, повітряного, автомобільного, залізничного) в основі її поділу на підсистеми має змішані групи суспільних відносин, виникнення яких обумовлене специфікою певної діяльності.

Морське право України допускає застосування іноземного закону до морських правовідносин, але з умовою, що іноземний закон не суперечить основам права й державного устрою України (так зване «застереження про публічний порядок»).

Велика інфраструктура морської індустрії, наявність в Україні великих, середніх і малих судновласницьких підприємств із різною формою власності, перевантажувальних комплексів – морських, річкових та рибних портів, поромних переправ, судноремонтних заводів і суднобудівних верфей, науково-дослідних та інших установ, вимагає з боку держави, в особі її вищих законодавчих та виконавчо-розпорядчих органів, постійно регулювати широку мережу відносин, що виникають між державою, юридичними та фізичними особами, що здійснюють різну діяльність на морі.

З огляду на те, що національне морське право тільки формується й базується на міжнародно-правовій основі, на думку деяких українських юристів, слід внести деякі корективи до поняття морського права України та визначити його місце в національній правовій системі.

У зв'язку із цим поняття морського права можна сформулювати, як сукупність правових норм і звичаїв, санкціонованих державою, покликаних регулювати будь-які відносини, що виникають між державою, юридичними та фізичними особами у зв'язку з їх різною морегосподарською діяльністю у Світовому океані. Морегосподарська діяльність – перевезення вантажів, пасажирів і багажу, науково-

дослідна діяльність, морське поглиблення, рятування суден на морі, вантажів та людей, рибогосподарська діяльність.

Якщо поняття морського права України викликає сьогодні дискусії, то постулат про його комплексність сумнівів не викликає.

Ставши повноправним членом ІМО та приєднавшись до ряду міжнародних конвенцій, Україна прийняла на себе обов'язки зі здійснення державного нагляду за торговельним мореплавством.

З одного боку, він поширюється на вузьку галузь суспільних відносин – торговельне мореплавство, а з іншого боку – виходить за межі нагляду тільки за дотриманням відповідних міжнародних конвенцій і численних міжнародних технічних правил, які згідно зі ст. 9 Конституції України є частиною національного законодавства України, а також спостерігає за технічним станом морських суден і здійснює загальне керівництво їх державною реєстрацією.

Здійснення державного нагляду за торговельним мореплавством передбачає наявність системи певних органів. В її структурі встановлено три рівні: уряд держави; центральний орган виконавчої влади, якому делеговане право здійснення такого нагляду; підрозділу центрального органа, що безпосередньо здійснює функції на місцях (управління, служби, інспекції, класифікаційні товариства).

Саме така система органів діє в США, Великобританії, Німеччині та складається в Україні.

Так, адміністрацією першого рівня є Кабінет Міністрів України, що здійснює внутрішню та зовнішню політику в сфері торговельного мореплавства. Другий – згідно зі ст. 10 Кодексу торговельного мореплавства України, – Міністерство інфраструктури України та Державна інспекція України з безпеки на морському та річковому транспорті (Укрморрічінспекція).

Відповідно до Положення про Укрморрічінспекції вона є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Віце-прем'єр-міністра України – Міністра інфраструктури України. Укрморрічінспекція входить до системи органів виконавчої влади і забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті. Основними завданнями Укрморрічінспекції є:

1) реалізація державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті;

2) здійснення відповідно до законодавства державного нагляду (контролю) за безпекою на морському та річковому транспорті;

3) внесення пропозицій щодо формування державної політики з безпеки на морському та річковому транспорті;

4) надання адміністративних послуг у сфері морського та річкового транспорту.

Незважаючи на складну в Україні структуру державних органів, покликану здійснювати нагляд за торговельним мореплавством, їхня діяльність стримується відсутністю належної нормативної бази. Ані кількісна, ані якісна сторони нормативних актів в цій сфері не відповідають реаліям дійсності. До конкретних якісних недоліків названих актів варто віднести:

- питання, пов'язані з імплементацією норм міжнародного права в національне законодавство України;

- їхня внутрішня суперечливість, колізійність;

- правова неврегульованість окремих відносин, що вимагають такого врегулювання;

- недостатня наукова обґрунтованість, а в певних випадках – декларативність, безадресність та, як результат, відсутність механізму їхньої реалізації.

Нагадаємо що імплементація (міжнародного права) (англ. – *implementation*) – фактична реалізація міжнародних зобов'язань на внутрішньодержавному рівні; здійснюється шляхом трансформації міжнародно-правових норм у національні закони та підзаконні акти. У ряді держав ратифіковані міжнародні договори автоматично стають частиною національного законодавства.

Існування морського права ніким не заперечується, і ця галузь права постійно розвивається та вдосконалюється. Для розвитку морського права багато роблять спеціальні наукові центри в різних країнах. До них можна віднести Лондонський морський інститут, Саутгемптонський інститут морського законодавства, Всесвітній морський університет в Мальмі, Гамбурзький інститут морського права, Егейський інститут морського законодавства та морського права та інші. В багатьох країнах існують асоціації морського права, які сприяють розвитку цієї галузі права.

В Україні у період перебування у складі Радянського Союзу та в період незалежності морське право як самостійна галузь і окремий

предмет в ХХ ст. затвердилося та одержало свій розвиток у роботах відомих учених-мариністів. За підручниками, навчальними курсами та посібниками А.Д. Кейліна, П.Д. Самойловича, П.П. Виноградова, В.Е. Грабаря, Е.А. Коровіна, В.В. Манжина, М.Я. Шептовицького, Г.Ф. Шершеневича вчилися десятки тисяч студентів, слухачів та практичних працівників. Одержали широку популярність роботи наступних авторів з морського права П.Д. Бараболі, Ф.С. Бойцова, А.А. Волкова, С.А. Гурєєва, Ю.Х. Джавада, А.К. Жудро, Г.Г. Іванова, А.С. Кокіна, А.Л. Колодкіна, А.Л. Маковського та інших. Сприяли розвитку цієї важливої галузі права дослідницькі інститути морського флоту СРСР: Морндіпроект та Центральний науково-дослідний інститут морського флоту, а також ЦРИА «Морфлот». Перший випуск збірки «Матеріали з морського права та міжнародного торговельного мореплавства», а ЦРИА «Морфлот» – збірки «Морське право і практика». З 1983 р. виходив «Радянський щорічник морського права». Вищі та середні навчальні заклади у свої навчальні та наукові програми включають теми з морського права, ряд кафедр готує публікації із зазначеної галузі, розробляючи питання судноплавства в національних та міжнародних морських правовідносинах.

Все це свідчить про те, що морське право як комплексна галузь права та предмет розгляду і дослідження реально існує та вимагає подальшого розвитку у зв'язку з інтенсивністю судноплавства та активізацією використання морських просторів у різних державах світового співтовариства.

Контрольні питання

1. Дайте визначення міжнародного публічного морського права.
2. Дайте визначення міжнародного приватного морського права.
3. Наведіть та розкрийте зміст позицій щодо визнання галузі морського права самостійною та комплексною галуззю.
4. Обґрунтуйте власну позицію стосовно самостійності чи комплексності галузі морського права.
5. Розкрийте специфіку галузі морського права у зв'язку з суспільними відносинами, що врегульовані нею.

1.3. ЕТАПИ КОДИФІКАЦІЇ ТА РОЗВИТКУ МОРСЬКОГО ПРАВА

Як свідчить історія людства, джерела морського права губляться в глибині століть. Основи морського права були закладені фінікійськими навігаторами, що здійснювали плавання на своїх вітрильних та веслових суднах в Середземному та з'єднаних з ним морях ще в V – XII ст.ст. до н.е.

Морське право являє собою сукупність правових норм, що регулюють відносини, які складаються в області торговельного та військового мореплавства та використання Світового океану людиною. Воно виникло та розвивалося як локальне право, яке мало національну основу, а надалі в ряді випадків ставало міжнародним, оскільки торговельне мореплавство та освоєння моря охоплювали все більшу територію морських просторів та включали до своєї сфери різні країни та народи. Формуванню цієї галузі права сприяли великі географічні відкриття, завоювання, здійснювані морським шляхом, а також розширення колоніальної та зовнішньої торгівлі. Розвиток судноплавства та встановлення відповідних правовідносин знаходило своє відбиття в боротьбі та співробітництві різних країн, насамперед тих, які мали вихід до моря, за панування на морських шляхах.

Задовго до виникнення морського права існували морські звичаї, деякі з яких не втратили свого значення й до сьогодні. Значна їх частина формувалася на морських просторах, в портах, а також на основі двосторонніх угод різних країн.

У порівнянні з іншими галузями права, морське право є найбільш стабільним, оскільки в його основі лежать головним чином не політичні, та навіть не соціально-економічні, а загальнолюдські фактори. Так, наприклад, Родоський кодекс, що належить до III – II ст.ст. до н.е., визнавався й у рабовласницькому (Греція, Рим), й у феодальному суспільстві (в країнах Середземного моря). Певною мірою він дійшов до нас, зокрема, у вигляді трансформованих Йорк-Антверпенських правил, що регламентують загальну аварію.

Протягом тисячоліть Світовий океан використовувався й використовується людиною для двох основних цілей – як морські шляхи, що слугують у першу чергу для транспортування товарів і людей, і як джерело різного роду необхідних для людей ресурсів.

В літописах Геродота є опис звичаїв давньої морської торгівлі, питання наймання судна знайшли своє відбиття в законах Ману, зокрема, в них містилися норми, що стосувалися наймання судна. В тексті кодексу вавилонського царя Хамурапі (1792-1750 р. до н. е.) є норми про відповідальність перевізника за схоронність довіреного йому майна під час перевезення морським судном, а також норми, що регулюють відносини між судновласником та іншими учасниками судноплавства. Зокрема, там говориться про те, що, якщо буде найняті корабельник і судно, яке буде навантажене хлібом, рослинним маслом, фініками й т. ін., та якщо корабельник виявить недбалість і потопить судно або погубить те, що знаходиться на ньому, то він повинен буде відшкодувати судно та усе, що він погубив на ньому.

Київська Русь ще до прийняття християнства мала широку морську торгівлю із найбільш віддаленими країнами Заходу та Сходу. В Київській Русі можна було купити товари з Індії, Африки та інших відомих на той час регіонів, доставлені морським шляхом. Уклавши в X ст. договори з Візантією, Київська Русь фактично кодифікувала в них норми морського права, зокрема, щодо рятування суден, зобов'язань сторін зі збереження майна, життя та свободи мореплавців. Договори 911 і 944 р. є пам'ятками права, що відбивають, на думку дослідників, переважаючий вплив ідей та концепцій давньокиївського права та, у певному змісті, є такими, що значно випередили свій час. У частинах текстів цих договорів, що дійшли до нас, досить конкретно сформульовані зобов'язання сторін з надання допомоги та порятунку мореплавцям, що зазнали біди. Вони багато в чому передбачили сучасні конвенціональні міжнародно-правові норми. До цих міжнародно-правових актів включені норми про зобов'язання сторін – Давньокиївської держави та Візантії – забезпечити охорону майна, життя та свободи мореплавців. Нагадаємо, за тих часів в Західній Європі безроздільно панувало так зване берегове право, що узаконювало безсоромний грабіж мореплавців феодалами та мешканцями прибережних територій.

Берегове право (право з аварії корабля) – звичаєве право, що існувало з найдавніших часів як в Європі, так й в Азії. Внаслідок цього звичаю при аварії корабля та загибелі суден все, що викидалося морем на берег або навіть перебувало на певній відстані від берегової лінії, надходило у власність і розпорядження сеньйора або суверена, у во-

лодінні якого перебував берег. Берегове право поширювалося на все, що море викине на берег, будь-то корабель, його залишки або вантаж, екіпаж та пасажери – живі або мертві. Звичай завдавав великої шкоди міжнародній морській торгівлі та мореплавству. Тому його обмеження, а потім й повне скасування були важливою віхою в історії розвитку морського права, процес цей зайняв ціле тисячоліття, від одиничних часткових заходів його «упорядкування» та обмеження в IX – X ст.ст. до міжнародних угод і конвенцій XI – XX ст.ст.

Широко відомим є так зване Родоське морське право (давньогрецьке острівне місто-держава), що зародилося в VII ст. до н. е. Його положення стосувалися не тільки майнових питань перевезення вантажів, але й містили норми, що визначали загальну аварію та розподіл аварійних збитків.

По суті сучасне поняття загальної аварії майже не відрізняється від того, яке було надане Родоським морським правом.

Певний розвиток морське право одержало в період Римської імперії, де морська торгівля відігравала одну з головних ролей у підвищенні могутності імперії. Багато юридичних понять та тлумачень, включені до сучасного права, розроблені давньоримськими правознавцями.

У наступні епохи історичного шляху цивілізованого суспільства морське право наповнювалося новим змістом.

Всі відомі донині кодекси середніх століть – періоду розквіту морської торгівлі (Ієрусалимські ассизи – X -XII ст.ст., Олеронські свитки – XII ст., Закони Вісбі – XIV ст., *Consolato del Mare* – XV ст. та ін.) відтворюють звичаєве морське право народів того часу. З появою суверенних держав був покладений початок законодавству окремих країн, що регулювали морську торгівлю та судноплавство. Внутрішнє морське законодавство, по суті, ґрунтувалося на звичаєвому праві, трансформуючи вищенаведені кодекси або створюючи нові на базі морських звичаїв своєї країни. Так, наприклад, торговельний кодекс Франції 1807 р. містив книгу «Про морську торгівлю», в основу якої був покладений Ордонанс про мореплавство 1681 р., складений, у свою чергу, на базі звичаєвого права.

Ряд держав, проводячи морську політику, пропонували або нав'язували свою концепцію правовідносин в цій галузі, й в цьому випадку внутрішнє право цих держав визнавалося пріоритетним та

використовувалося іншими державами, набуваючи міжнародного характеру. В результаті склалися такі системи морського права, як англо-американська, романська, німецька, скандинавська.

В XIV – XVIII ст.ст. звичаєве морське право витісняється законодавчим, прикладом тому стали Морський кодекс Швеції 1667 р., Торговельне укладення Росії 1681 р. та ін.

Подальше розширення морської торгівлі між різними країнами викликало необхідність в уніфікації регулювання торговельного мореплавства, що з кожним роком дедалі більше знабувало статусу міжнародного. Десятки конвенцій та міжнародних правил морського судноплавства розроблені та прийняті у XX ст., багато з них стали основою для національного морського законодавства. Це також стало важливим фактором стабільності морського права, в тому числі й України.

Перша спроба кодифікації норм, що регулюють правовий режим територіального моря, розпочата в 1930 р. під егідою Ліги Націй, успіхом не увінчалася, її результатом став лише проект конвенції, підготовлений для розгляду в майбутньому. Відсутність наполегливої зацікавленості міжнародного співтовариства в договірному закріпленні вже існуючих звичаєвих норм в універсальній, єдиній конвенції пояснювалося об'єктивними причинами, пов'язаними насамперед з тим, що види використання Світового океану були обмежені до середини XX ст. судноплавством та рибальством.

Потреба в універсальній кодифікації норм міжнародного права з'явилася вже після Другої світової війни, коли промислово розвинені країни приступили до розвідки та експлуатації природних ресурсів континентального шельфу, а також проведення морських наукових досліджень. Це викликало проведення в 1958 р. в Женеві Першої Конференції ООН з морського права, до завдань якої належали розгляд і прийняття на основі проекту, розробленого Комісією міжнародного права ООН, конвенції або конвенцій з питань, що стосуються інтересів всіх держав.

В результаті роботи цієї конференції були прийняті конвенції про відкрите море, про територіальне море та прилеглу зону, про континентальний шельф, про рибальство та охорону живих ресурсів відкритого моря.

Проте на I Конференції не вдалося вирішити питання про максимальну ширину територіального моря й рибальської зони за його межами.

Мета II Конференції ООН з морського права, скликаної в Женеві в 1960 р., полягала в розробці міжнародно-правових норм з питань, не вирішених на I Конференції стосовно ширини територіального моря. Проте через розбіжності, що виникли між учасниками Конференції, вирішити на ній це питання не вдалося.

Навіть після невдалого завершення роботи II Конференції ООН з морського права процес кодифікації та прогресивного розвитку окремих його інститутів продовжився. Кодифікаційні роботи стосувалися окремих інститутів морського права: безпека мореплавства та охорона людського життя на морі, захист та охорона морського середовища, включаючи забруднення моря з суден та боротьбу із забрудненням, режим рибальства та охорони живих морських ресурсів; режим морських портів та іноземних суден і т. ін.

Однак згодом почали наростати негативні тенденції, пов'язані насамперед з тим, що після конференції деякі держави, особливо ті, що виникли в результаті деколонізації, почали розширювати свої територіальні води аж до 200 морських миль або ж встановлювати прибережні економічні та рибальські зони, підлеглі їхній винятковій юрисдикції, шириною до 200 – 300 миль. Виникла досить складна та небезпечна ситуація у справі дослідження та використання Світового океану на рівноправній основі всіма державами з належним врахуванням їхнього географічного положення та інтересів. З метою вирішення глобальної проблеми щодо розширення меж територіального моря, відповідно до резолюцій Генеральної Асамблеї ООН від 17 грудня 1970 р. та від 16 листопада 1973 р., була скликана III Конференція ООН з морського права.

III Конференція, що проходила з 1973 по 1982 рр, стала найважливішим етапом кодифікації та прогресивного розвитку міжнародного морського права. В результаті проведення Конференції вдалося винести на голосування погоджений текст Конвенції ООН з морського права.

В перший день відкриття до підписання її підписали 119 делегацій, які представляли 117 держав, Острови Кука та Рада Організації Об'єднаних Націй по Намібії.

Конвенція характеризується значною новелізацією, вона запровадила нові норми та інститути, які відображають сучасні тенденції розвитку в освоєнні Світового океану (виключна економічна зона, архіпелажні води, міжнародний район морського дна та ін.).

Контрольні питання

1. Якими є етапи кодифікації та розвитку морського права?
2. Охарактеризуйте первісний етап розвитку морського права.
3. Які конвенції були прийняті на Першій конференції ООН з морського права?
4. Які результати мала Друга конференція ООН з морського права?
5. Розкрийте історію створення Конвенції ООН з морського права 1982 року.

1.4. ОСНОВНІ ПРИНЦИПИ МОРСЬКОГО ПРАВА

Принципи права – це норми, які мають найбільш загальний характер. Так, в рішенні Міжнародного суду ООН 1974 р. у спорі між США та Канадою про границю в затоці Мен зазначено, що «вживання терміна «принципи» є виправданим, оскільки мова йде про більш загальні та фундаментальні норми».

Принципи міжнародного публічного морського права мають вищу юридичну силу та є основними засадами, відступ від яких є неприпустимим за жодних умов. Вони не можуть бути скасовані навіть угодою держав.

Варто розрізняти загальні принципи міжнародного публічного права в цілому, справедливі в тому числі й для міжнародного публічного морського права, й галузеві або спеціальні принципи, що діють у рамках міжнародного публічного морського права.

Загальні принципи одержали закріплення в Статуті ООН [6], в Декларації про принципи міжнародного права, що стосуються дружніх відносин та співробітництва відповідно до Статуту ООН, прийнятої Генеральною Асамблеєю ООН в 1970 р. (Декларація 1970 р.), в Заключному акті ОБСЄ 1975 р., у ряді резолюцій Генеральної Асамблеї ООН та інших міжнародно-правових актах. Найважливіші серед них:

1. Принцип поваги прав людини. Відповідно до цього, на наш погляд пріоритетного принципу держави в процесі будь-якої діяльності, в тому числі й в Світовому океані, зобов'язані забезпечувати права людини. Цей принцип знайшов відбиття, зокрема, в Загальній декларації прав людини 1948 р., Пактах про економічні, соціальні та культурні права людини 1966 р., Європейській конвенції про захист прав людини та основних свобод 1950 р., Паризькій хартії для нової Європи 1990 р. та ін.

2. Принцип суверенної рівності держав. Означає, що всі держави в силу свого суверенітету у взаємних відносинах є юридично рівними. Вони мають рівні права та обов'язки як члени міжнародного співтовариства незалежно від розмірів, географічного розташування та інших факторів.

3. Принцип незастосування сили. Забороняє в міжнародних відносинах застосування сили й погрози силою, що допускається лише за рішенням Ради Безпеки ООН або в порядку здійснення права на самооборону.

4. Принцип невтручання. Один з основних принципів сучасного міжнародного права. Відповідно до нього не може здійснюватися будь-яке втручання у внутрішні справи суверенної держави. Разом з тим варто помітити, що порушення державою основних прав та свобод людини, видимо, може дати підстави для такого втручання.

5. Принцип мирного вирішення спорів. Передбачає, що держава не вправі відмовлятися від мирного вирішення будь-якого міжнародного спору або конфлікту.

6. Принцип співробітництва. Зобов'язує держави співробітничати у вирішенні будь-яких міжнародних проблем. Особливо це стосується проблем глобального характеру, таких, наприклад, як охорона навколишнього середовища.

7. Принцип сумлінного виконання міжнародних зобов'язань. Це один з найдавніших принципів, що знайшли відбиття у формулі римського права – «Договори повинні дотримуватися». Він закріплений в Статуті ООН, п. 2 ст. 2 якого зобов'язує членів ООН сумлінно виконувати прийняті на себе міжнародні зобов'язання.

8. Принцип територіальної цілісності (п. 4 ст. 2 Статуту ООН). Передбачає, що територіальна цілісність держави є недоторканою.

Що стосується галузевих або спеціальних принципів, то вони, по-перше, виходять із загальних принципів, а по-друге, властиві винятково міжнародному публічному морському праву Найважливішим для міжнародного публічного морського права є принцип свободи відкритого моря. Він був сформульований ще давньоримськими юристами, що визнавали загальне право на «морські води».

Разом з тим епоха великих відкриттів характеризувалася масовими домаганнями держав на цілі моря. Так, Генуя заявляла свої права на Лигурійське море, Венеція – на Адріатичне, Туреччина – на Чорне. Король Данський та Норвезький Еріх в 1432 р. заявив королеві Англії, що ніхто не має права на рибний лов і торгівлю у водах Норвезького моря без його дозволу. Карл I підтримував силою зброї свої права на Північне море. Фактично ці домагання виражалися в переслідуваннях і захопленнях іноземних суден, в обкладанні їх митом і т.ін.

І лише в XVIII ст. повсюдно починає поширюватися принцип свободи відкритого моря. Право держав на користування цією свободою було сформульовано відомим голландським вченим Г. Гроцієм у книзі «Вільне море», опублікованої в 1609 р. Не можна не згадати в цьому зв'язку, що протилежна точка зору знайшла відбиття в роботі іншого автора – Селдена в книзі «Закрите море», що побачила світ у 1635 р.

У посланні Міжнародного суду ООН Генеральній Асамблеї ООН у зв'язку зі святкуванням 20-ої річниці відкриття до підписання Конвенції ООН з морського права (грудень 2002 р.) зазначалося, що положення Конвенції беруть свій початок у фундаментальній праці Гуго Гроція «Вільне море». Сьогодні принцип свободи відкритого моря є загальновизнаним. Цей принцип передбачає, що відкрите море не може перебувати під суверенітетом будь-якої держави. Воно знаходиться в загальному та рівноправному користуванні всіх держав.

Із принципом свободи відкритого моря тісно пов'язаний принцип виключної юрисдикції держави прапора судна у відкритому морі. Він передбачає, що відносно судна, яке перебуває у відкритому морі, а також всіх осіб на його борту та їхнього майна діє винятково законодавство держави прапора, під яким плаває це судно.

Інший важливий принцип міжнародного публічного морського права – принцип мирного використання Світового океану. Він випливає із принципів мирного вирішення спорів та незастосування сили

або погрози силою. Відповідно до нього морські простори повинні використовуватися винятково в мирних цілях.

Принцип охорони морського середовища в концентрованому вигляді сформульований у ст. 192 Конвенції ООН з морського права 1982 р., яка встановлює, що держави зобов'язані захищати та зберігати морське середовище.

Останніми десятиліттями одержав загальне визнання принцип загальної спадщини людства. В рамках міжнародного морського права цей принцип передбачає загальне рівноправне користування ресурсами морського дна і його надр за межами дії національної юрисдикції, на які не поширюється суверенітет або суверенні права будь-якої з держав.

Контрольні питання

1. Які принципи міжнародного публічного права є властивими міжнародному морському праву?
2. Якими є основні принципи морського права?
3. В якому нормативно-правовому акті вперше були закріплені принципи морського права?

1.5. ДЖЕРЕЛА МОРСЬКОГО ПРАВА

Норми, інститути та підгалузі визначають внутрішню форму системи міжнародного публічного морського права. Зовнішньою ж формою вираження норм міжнародного публічного морського права є його джерела. Їх можна визначити як офіційно-юридичні форми існування норм міжнародного публічного морського права.

У міжнародному публічному морському праві розрізняють два загальноновизнаних джерела – звичай і договір.

Одна з особливостей міжнародного публічного морського права полягає в тому, що воно значною мірою сформувалося зі звичаєвих юридичних норм. Якщо у всіх внутрішніх системах права значення звичаю постійно знижувалося, то в міжнародному публічному морському праві це джерело традиційно відігравало й продовжує відігравати істотну роль.

Відповідно до ст. 38 Статуту Міжнародного суду ООН звичай визначається як «доказ загальної практики, визнаної як правова норма». Отже, відправною точкою звичаю є практика.

Звичаєве право – це продукт практики. Що має на увазі термін «практика» у цьому випадку? На думку більшості юристів – це фактичні дії держав, що зачіпають міжнародні відносини.

Важливо відзначити, що практикою варто визнати як певні дії держав, так й відмову від них. Відмову можна розглядати в якості своєрідної «пасивної» практики.

Мовчазна згода міжнародного співтовариства, що є реакцією на дії, що вживаються державою або групою держав на міжнародному або регіональному рівнях, великим ступенем сприяють утворенню звичаєвих норм міжнародного права.

Необхідний елемент звичаю – явно виражене визнання державами того або іншого правила як звичаєво-правової норми.

Таким чином, під міжнародно-правовим звичаєм розуміється юридично обов'язкове правило, яке склалося внаслідок його фактичного та однакового застосування державами протягом більш-менш тривалого періоду часу й визнане ними в якості такого.

Досить часто термін «звичай» використовується в широкому змісті, коли під ним розуміється не правова норма, а юридично необов'язкове правило, яке склалося в результаті однакової практики. В останньому випадку мова йде про вже згадуваний звичай. Це також фактично сформоване правило, якого можуть на практиці дотримуватися держави, але без ознаки юридичної обов'язковості.

Особливість міжнародно-правового звичаю полягає в тому, що на відміну від договірних норм, які зафіксовані в письмовому вигляді в тексті договору, він не має належним чином закріпленої письмової форми, тому нерідко його називають неписаною нормою.

Перевага звичаю полягає в тому, що він веде до створення норм міжнародного права, які мають універсальний характер.

Інша позитивна властивість звичаю – він регулює відносини між державами, які внаслідок певних обставин не уклали між собою договір. Назване положення знайшло закріплення у Віденській конвенції про право міжнародних договорів 1969 р., яка встановлює, що питання, не врегульовані цією Конвенцією, продовжують регулюватися нормами та принципами загального міжнародного права.

Основним недоліком звичаю в порівнянні з договірною нормою є відома нечіткість його нормативного змісту, зі значно меншим ступенем погодженості позицій держав. Крім того, є очевидними труднощі застосування звичаю в судовій практиці. Адже крім самого факту порушення правової норми необхідно довести також її існування, в цьому випадку у вигляді звичаю. Спори про наявність або відсутність звичаєвої норми – головна, якщо не основна, проблема правозастосування звичаю.

В розвитку міжнародно-правового звичаю в сучасних умовах можна виокремити наступні тенденції. По-перше, процес створення звичаю став більш динамічним. Він вже не вимагає тривалої практики, як це було, наприклад, в середні століття. По-друге, договірні норми сьогодні в кількісному співвідношенні витісняють звичаєві.

Ще одна немаловажна тенденція в процесі розвитку міжнародно-правових звичаїв – переростання їх у договірні норми. Це, однак, не означає, що в процесі такого переростання сам міжнародно-правовий звичай зникає. Він зберігає свою регулюючу функцію у відносинах між суб'єктами міжнародного публічного морського права, які внаслідок дії будь-яких обставин не уклали між собою договір.

У багатьох підручниках з теорії держави та права вживається поняття «санкціонований звичай». Даний підхід посів важливе місце й в галузевих науках, де правовий звичай розглядається як джерело цивільного, конституційного, міжнародного права та інших наук. Так наприклад, правильним є й те визначення, що висловлювалося в загальній формі вітчизняною теоретико-правовою літературою. Відповідно до нього, правовий звичай, тобто звичай, застосування якого забезпечується санкцією держави, варто відрізнити від звичаю, що представляє собою моральну норму, релігійне правило й т. ін.

Найбільш прийнятним розумінням правового (санкціонованого) звичаю є наступне: «загальнообов'язкове правило поведінки, дотримуване у встановлених випадках громадянами, посадовими особами, державними органами внаслідок доцільності традицій або звичок, і забезпечуване заходами державного захисту». Хоча, в останньому визначенні, на наш погляд, міститься певна неточність, вірніше було б, все ж таки, включити поняття «звичай», але із загальною тенденцією у визначенні санкціонованого звичаю сперечатися досить складно.

Рівень розвиненості державності на стику століть все більше доводить, що здійснення права в будь-якій його формі, в тому числі й в звичаєво-правовій, пов'язана з діяльністю органів держави з правотворчості, правозастосування та правоохорони. З іншої сторони думати так вузько було б помилковим. Ще Е. Ерліх у своїй теорії вільного права заявив, що з неозорої кількості життєвих відносин тільки деякі у вигляді виключень залучають до себе увагу судів та інших установ.

Сучасна теоретико-правова література виділяє чотири основних форми реалізації права та лише одна з них пов'язана з діяльністю держави. Єдине з чим неможливо сперечатися, так це з тим, що тільки держава є інститутом, який має ексклюзивне право на застосування здійсненого примусу. Таким чином, санкціонування норм звичаєвого права є гарантією з боку держави в їхній загальнобов'язковості.

Існує кілька форм санкціонування державою звичаєвих норм. Однією з найбільш ранніх форм виступає збирання та фіксування цих норм у писаних правових джерелах. До них належать найдавніші пам'ятки права Індії, Греції, Франції, Німеччини, Давньої Русі та ін. Як вже згадувалося, раніше всі ці держави трансформували звичаєве право в закони. Цей процес триває й зараз, в основному в міжнародному праві та у державах традиційної правової системи.

Наступною формою державного санкціонування звичаю є відсилання до нього в законі. Сьогодні це найпоширеніший вид надання нормі державно-правового характеру. Дуже важливо, що при такій санкції звичай перетворюється на елемент національного права, не втрачаючи при цьому характеру звичаю.

Санкціонування може носити досить загальний характер, коли в конституціях держав є посилання на звичай як джерело права, коли в спеціальних нормативних актах є дозволи законодавця в певних правовідносинах керуватися місцевими звичаями, коли диспозитивна норма допускає використання правових звичаїв у випадках, якщо немає відповідного законодавства, тобто звичай носить субсидіарний характер.

Наприклад, у главі першій Цивільного кодексу Алжиру 1975 р. вказується, що «у випадку відсутності норми, встановленої законом, суд розглядає справу відповідно до принципів мусульманського права, а при відсутності останніх – відповідно до звичаю».

Поряд із санкціонуванням норм звичаєвого права, держава, якщо буде потреба та доцільність, може надати захист тих звичаїв, які лежать у неправовій сфері. В цьому випадку звичай перетворюють на закон та забезпечують його застосування відповідною санкцією.

Однією з основних форм санкціонування звичаю виступає судове рішення. Достатньо судам почати систематично застосовувати ту або іншу норму звичаєвого права, щоб вона перетворилася на санкціонований звичай. За певних історичних умов, сама юридична практика може привести до утворення своєрідних судових звичаїв, наприклад, у системі англійського права – *common law*.

Іншим прикладом може слугувати первісна діяльність волосних судів в Росії та таких самих судів звичаєвого права в Білорусії, які проіснували аж до кінця XI ст., а узаконені були лише після скасування кріпосного права в 1861 р. Ці суди селянських громад практично не застосовували загальнодержавного законодавства. Крім того, арбітром у купецькому стані виступав Суд Братчини. Вже пізніше були прийняті нормативні акти, що регламентували його юрисдикцію.

Це дає підставу думати, що для застосування норм звичаєвого права не є обов'язковим пряме відсилання до них закону. Норми звичаєвого права діють й з мовчазної згоди законодавця.

При всьому цьому треба обмовитися, що подальший генезис держави звузив роль санкціонуючих судів або взагалі її усунув. Це пов'язане з тим, що держави, по-перше, не застосовують таке джерело права як правовий звичай, по-друге, у вищих за юридичною силою документах визнають його повноправним джерелом або в третіх, допускають посилання на звичаєве право в чинному законодавстві.

Питання про судове санкціонування звичаєвих норм породжує неоднозначне трактування. Такі вчені як Г.Ф. Шершеневич, С.О. Голунський, С.С. Алексєєв та інші стверджують, що це один з видів державного санкціонування. З іншої ж сторони, Регельсбергер, Г. Кельзен, Д. Ж. Валєєв та ін., заперечують цей підхід (а крім того й заперечують проти того, щоб розглядати санкцію державою, звичаю як ознаку, що перетворює неюридичний звичай на правову норму) і наполягають на тому, що «мовчазну згоду» законодавця не можна розглядати як санкцію держави. Звідси первісну діяльність судів звичаєвого права несправедливо зараховувати до державної.

Згідно зі ст.2 Віденської конвенції про право міжнародних договорів 1969 р. міжнародний договір означає міжнародну угоду, укладену між державами в писемній формі та врегульовану міжнародним правом, незалежно від того, чи міститься така угода в одному документі, в двох або декількох пов'язаних між собою документах, а також незалежно від її конкретного найменування. Правова сутність міжнародного договору полягає в явно вираженій угоді сторін.

За дією стосовно кола учасників міжнародних відносин договори підрозділяються на універсальні, регіональні та локальні.

Універсальні договори регулюють відносини всіх або щонайменше переважної більшості суб'єктів міжнародного публічного морського права. Вони можуть бути універсальними, навіть якщо учасниками договору є обмежене число держав, але його положення визнаються всіма іншими державами. До числа таких договорів, наприклад, можна віднести Договір про Антарктику 1959 р.

Регіональні міжнародні договори діють, як правило, у певному географічному регіоні. Втім, це не означає, що учасниками регіонального міжнародного договору не можуть бути, наприклад, держави іншого регіону. В якості регіонального міжнародного договору можна назвати Конвенцію по захисту від забруднення Середземного моря (Барселонська конвенція 1976 р.).

До локальних належать міжнародні договори, що діють серед обмеженого числа учасників. До них, зокрема, належать двосторонні морські угоди, такі, наприклад, як Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Йорданського Хашимітського Королівства про морське торговельне судноплавство від 30 листопада 2005 р.

В залежності від рівня сторін, що беруть участь, розрізняють міжнародні договори:

1) міждержавні (наприклад, Угода про співробітництво причорноморських держав при пошуку та рятуванні на Чорному морі 1998 р.);

2) міжурядові (наприклад, Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Словенія про морське торговельне судноплавство 2003 р.);

3) міжвідомчі (наприклад, Угода між Міністерством транспорту України та Міністерством транспорту Грузії про організацію та спільну експлуатацію автомобільної поромної переправи між портами Іллічівськ (Україна) та Поті (Грузія) 1996 р.).

Необхідно відзначити, що жодною мірою не можна протиставляти договір та звичай. Обидва ці основні джерела міжнародного публічного морського права необхідні для повноцінного регулювання міжнародних відносин у зв'язку з використанням Світового океану.

Звичай та договір не виключають один одного. Взаємні зобов'язання держав можуть впливати як з договору, так й зі звичаю. Разом з тим дійсність дає нам безліч прикладів того, що число договорів стрімко зростає (так, число зареєстрованих в ООН договорів нараховує вже близько 30 тис.), у той час як число звичаїв є порівняно невеликим.

Джерелами міжнародного морського права є міжнародні конвенції, тобто угоди двох або більше держав про встановлення, зміну або припинення їхніх взаємних прав і обов'язків.

Конвенції (від латинського «conventio» – угода) міжнародні, як одне з найменувань міжнародного договору, як правило, укладаються на рівні урядів (як міжурядові угоди держав) зі спеціальних питань співробітництва: поштові, в сфері зв'язку, праці, консульські. Вони є однією з форм кодифікації міжнародного права в ООН (Конвенція з морського права 1982 року). Конвенції можуть укладатися на певний строк або бути безстроковими, вони можуть бути двосторонніми або багатосторонніми, в них можуть брати участь не тільки держави, але й міжнародні організації.

Україна є учасницею цілого ряду міжнародних конвенцій:

- Конвенція про відкрите море 1958 р. [9],
- Конвенція про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. [10],
- Конвенція про континентальний шельф 1958 р. [11],
- Конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. та ін.

Україна також ратифікувала:

- Лондонську конвенцію з полегшення міжнародного морського судноплавства від 1965 р. (24 грудня 1993 р.);
- Афінську конвенцію про перевезення морем пасажирів та їхнього багажу та протокол 1974 р. до неї (9 лютого 1995 р.) та ін.

Україна брала активну участь в розробці Конвенції ООН з морського права 1982 р., фактично дотримується норм Конвенції з уніфікації деяких правил про коносамент 1924 р., Міжнародної конвенції про стандарти підготовки, дипломування моряків і несення вахти 1978 р., Кодексу стандартів підготовки, дипломування моряків і несення вахти 1995 р. та інших міжнародних договорів.

Сучасне міжнародне морське право являє собою складну, надзвичайно розгалужену систему міжнародних договорів. За колом учасників розрізняють двосторонні міжнародні договори, в яких беруть участь дві держави, і багатосторонні договори, що мають більшу кількість учасників.

Джерелами морського права України є закони, підзаконні акти та звичаї. Вищу юридичну силу серед них мають закони як акти, прийняті вищим органом законодавчої влади – Верховною Радою України. Це – Закон України «Про державний кордон України» від 4 листопада 1991 р. [28], Закон України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р. [29], Закон України «Про виключну (морську) економічну зону України» від 6 травня 1995 р., Кодекс торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 р. та ціла низка інших законодавчих актів.

До джерел морського права України належать й підзаконні акти, тобто нормативні акти, прийняті органами державного управління: постанова Кабінету Міністрів України від 16 травня 1992 р. «Про заходи щодо підвищення безпеки мореплавства», Указ Президента України від 12 травня 2011 р. «Про Положення про Міністерство інфраструктури України», Положення про порядок державної реєстрації іноземних суден, що експлуатуються на умовах договору бербоут-чартера суб'єктами підприємницької діяльності, затверджене Постановою Кабміну від 16 серпня 1994 р. та інші.

Однак процес створення морського законодавства триває досить довго. Тому внаслідок дії постанови Верховної Ради України від 12 вересня 1991 р. «Про тимчасову дію на території України актів загальносоюзного законодавства» сьогодні до джерел морського права України належить цілий ряд нормативних актів колишнього СРСР тією частиною, якою вони не суперечать Конституції та Законам України.

Необхідність розроблення повноцінного та всеохоплюючого національного морського права обумовлене тим, що Україна є морською державою. Довжина її узбережжя складає близько 1900 км, а через води Азовського та Чорного морів, міжнародні протоки Босфор і Дарданелли Україна має вільний вихід до Світового океану.

Контрольні питання

1. Назвіть основні джерела морського права.
2. Охарактеризуйте конвенції, якими врегульовані міжнародні публічно-правові відносини в морському праві.
3. Охарактеризуйте конвенції, якими врегульовані міжнародні приватно-правові відносини в морському праві.
4. Розкрийте історію українського морського законодавства.
5. Якими є перспективні напрями розвитку морського законодавства України?

1.6. НОРМИ ТА ФУНКЦІЇ МОРСЬКОГО ПРАВА

Особливістю норм морського права є те, що їхня дія в ряді випадків поширюється за межі державної території (на судно в межах відкритого моря, в прилеглий та в економічній зонах, на континентальному шельфі та ін.).

Через велику важливість для міжнародних відносин морських шляхів, використовуваних для міжнародного судноплавства, а також традиційно застосовуваних до них правових положень, варто вважати загальновизнаним принципом міжнародного морського права принцип вільного або безперешкодного судноплавства морськими шляхами, які зазвичай слугують для міжнародного мореплавства. Складовими частинами цього принципу є право транзитного проходу через міжнародні протоки та право архіпелажного проходу.

Відзначаючи вплив на створення правових норм характеру діяльності держав у Світовому океані та особливостей географічного положення його окремих зон, треба, однак, мати на увазі, що не ці обставини впливають на зміст і розвиток міжнародного морського права. Норми міжнародного морського права створюються та розвиваються відповідно до загальних об'єктивних закономірностей історичного розвитку міжнародних відносин, врегульованих міжнародним правом. Міжнародні відносини складаються з різних елементів, з відносин: торгово-економічних і освоєння Світового океану; збереження миру та безпеки; дипломатичних і консульських відносин; космосу та охорони навколишнього середовища.

Врегульовані міжнародним морським правом відносини держав одна з одною із міжнародними організаціями у зв'язку з використанням морів та океанів та їхніх ресурсів становлять лише частину та різновид міжнародних відносин, врегульованих міжнародним правом.

Було б невірним стверджувати, що до сьогодні жодна міжурядова міжнародна організація не приділяла уваги морським проблемам. В рамках Ліги Націй у 1924 р. було здійснено першу спробу кодифікації міжнародного публічного морського права, Радою Ліги створений Комітет експертів. У 1927 р. створена організація зі зв'язку та транзиту (зосереджена й на питаннях морського транспорту, внаслідок чого прийнято 4 конвенції).

Після Другої світової війни Комісія міжнародного права ООН у період 1949 – 1956 р.р. підготувала матеріали до проведення першої (1958 р.) та другої (1960 р.) конференцій ООН з морського права.

Конвенція про Міжнародну морську організацію (ІМО, до 1982 р. – ІМКО) набула чинності 1958 р., а перша сесія Асамблеї, з якої починається її діяльність, відбулася в 1959 р.

Поява цієї нової установи ООН знаменує й початок нового етапу в розвитку міжнародного морського права. Згідно зі ст. 1 Конвенції про ІМКО (ІМО). Організація сприяє співробітництву урядів в області регулювання питань міжнародного торгового судноплавства, сприяє загальному прийняттю норм, що стосуються безпеки на морі.

Однією з основних категорій морського права є його функції. Саме через них проявляються зміст і сутність морського права, його завдання та мета як юридичної науки. Самі ж функції визначаються особливостями предмета морського права, його місцем та роллю в системі правових наук.

Під функціями морського права розуміють основні напрями науково-пізнавальної та навчальної діяльності, що характеризують сутність, зміст, соціальне призначення морського права, його завдання і мету в системі правових наук.

Функції морського права мають такі ознаки:

- являють собою основні напрями навчальної та науково-пізнавальної діяльності;
- в них проявляється сутність і зміст морського права;
- дають визначення соціального призначення морського права в системі правових наук;

— визначають мету і завдання морського права як правової науки. Можна виділити такі функції морського права.

Евристична. Наукова діяльність у сфері морського права базується на значній кількості теоретичних положень, сукупність яких дозволяє спрямовувати дану діяльність на відкриття нових закономірностей, що виникають у процесі розвитку морського транспорту і морського права. Ці відкриття дають змогу з іншого боку поглянути на сучасне, зробити оцінку минулого та зазирнути в майбутнє.

Онтологічна. Цій функції властиве те, що вона призначена пізнати правові явища в галузі морського права, тобто дослідити предмет морського права.

Прогностична. Охоплюючи певну систему знань, оволодіваючи певними закономірностями розвитку суспільних відносин у сфері морського транспорту, наука морського права визначає тенденції розвитку цих явищ, робить погляд у майбутнє, передбачаючи напрямки розвитку даних явищ.

Комунікативна. Дає змогу вирішити такий підхід, як застосування нових знань і досягнень інших галузей знання у сфері юридичних наук, і навпаки.

Системоутворююча. Визначає місце, роль і значення морського права в системі правових наук, визначає певну побудову самого морського права як системи.

Контрольні питання

1. Які особливості мають норми морського права?
2. Які ознаки мають функції морського права?
3. Якими є функції морського права?

1.7. МЕТОДИ МОРСЬКОГО ПРАВА

Будь-яку галузь права характеризує своєрідний метод правового регулювання як сукупність способів, засобів, прийомів, що використовуються законодавцем для забезпечення регулюючої дії норм морського права.

У загальній теорії права під методом правового регулювання розуміють прийоми юридичного впливу (точніше, поєднання цих при-

йомів), які в концентрованому вигляді виражені в правовому становищі суб'єктів.

В теорії права прийнято виділяти три основні способи правового регулювання. Це – розпорядження (накладення прямого юридичного обов'язку здійснити певні дії); заборона (накладення прямого юридичного обов'язку не здійснювати певні дії); дозвіл (юридичний дозвіл здійснювати певні дії на свій розсуд). Конкретне призначення тієї або іншої галузі права впливає на вибір юридичних способів дії і на перший план може вийти один з них. Так, для цивільно-правового регулювання характерним є використання дозволу, оскільки врегульовані цивільним правом майнові відносини мають, як правило, договірний характер (наприклад, цивільна угода, господарський договір), який припускає рівність сторін. Разом з тим кожна галузь права використовує всю сукупність способів правового впливу, виділяючи серед них основні.

Виходячи з цього, теорія права визнає існування двох первинних (найпростіших) прийомів регулювання: методу субординації і методу координації. Саме вони виражають особливості юридичних режимів, які створюються тією чи іншою галуззю права.

Метод субординації формує централізоване, імперативне регулювання, яке зверху до низу здійснюється на владно-імперативних засадах. Юридична енергія надходить тільки зверху, від компетентних державних органів. Тому статус суб'єктів, їхнє становище в правовідносинах насамперед характеризується субординацією, або підпорядкованістю.

Метод координації формує децентралізоване, диспозитивне регулювання. За такого регулювання джерелом юридичної енергії рівною мірою є будь-які суб'єкти правовідносин. Тому статус суб'єктів характеризується, у першу чергу, рівноправним їх становищем у правовідносинах.

Зрозуміло, що в правовій дійсності зазначені методи у чистому вигляді не зустрічаються. Будь-який правовий режим – це їх сполучення і модифікація. Однак у будь-якому з варіантів один з двох розглянутих методів відіграє провідну роль, виступає юридичним стрижнем, справляє вирішальний вплив на формування і характер правового режиму.

Найбільш реально первинні методи виражені в адміністративному праві (централізоване регулювання) і цивільному праві (децентралізоване регулювання). В морському праві використовуються способи

регулювання, що властиві обом загальним методам правового регулювання – імперативному та диспозитивному. Для морського права характерними є такі методи правового регулювання:

- метод влади-підпорядкування (субординації) або метод прямого розпорядництва, коли одна сторона відносин є юридично владною, а інша – юридично підвладною (наприклад, відносини між капітаном або начальником морського порту та капітанами суден).

- метод рекомендацій – рекомендації суб'єкта відносин здобувають правову силу за умови прийняття її іншим учасником;

- метод узгодження (координації) – він регулює відносини між учасниками, які не перебувають між собою у підпорядкуванні;

- метод рівності – означає, що суб'єкти, які знаходяться на одному рівні державного механізму, здійснюють спільні дії у формі адміністративного договору.

Сутність методів морського права полягає у:

- встановленні певного порядку дій – приписи до дій за відповідних умов і належним чином, передбачених відповідною правовою нормою;

- заборона певних дій під страхом застосування відповідних юридичних засобів впливу;

- надання можливостей вибору одного із передбачених нормою морського права варіантів належної поведінки;

- надання можливості чинити або не чинити дії, передбачені правовою нормою у визначених нею умовах.

Особливості адміністративно-правового регулювання управлінських суспільних відносин найчіткіше виявляються в наступному.

По-перше, для нього є характерними розпорядження відповідних органів виконавчої влади (посадових осіб). Інша сторона врегульованих суспільних відносин зобов'язана підкорятися цьому розпорядженню. Наявні юридично владні розпорядження суб'єкта державного управління, який діє від імені держави і реалізує надані йому владні повноваження. Внаслідок цього інша сторона управлінських відносин не може займати рівне положення з органом, що виступає в ролі суб'єкта управління.

По-друге, юридично владні розпорядження суб'єкта державного управління є односторонніми. Якщо цивільне право передбачає волевиявлення двох сторін відносин, то предметом адміністративного права є такі відносини, в яких чітко виражено волевиявлення одні-

єї сторони, при цьому їй належить вирішальне значення. Очевидно, що ознака однобічності волевиявлення логічно витікає з властивості управлінським відносинам підлеглості однієї сторони іншій. Відповідно тільки суб'єкт управління уповноважений давати владні розпорядження, обов'язкові для іншої сторони відносин. У цьому виявляється наявність юридичної нерівності сторін: волевиявлення суб'єкта управління не є рівним волевиявленню об'єкту управління, інакше відносини набули б договірного характеру. От чому суспільні відносини, які регулюються адміністративним правом, часто називають владними відносинами. За цим терміном, по суті, прихована одна з основних якостей соціального управління: наявність в управлінських відносинах єдиної волі, що управляє, якій підкоряється воля тих, ким керують (підлеглих). Практично однобічність юридично владних розпоряджень суб'єктів державного управління виражається в тому, що ці суб'єкти наділені такими повноваженнями, об'єм яких у іншій сторони управлінських відносин є меншим. Проте є й такі питання, вирішення яких внаслідок їх загальногалузевого характеру належить до компетенції вищестоящих органів. В інших випадках у однієї із сторін управлінських відносин взагалі немає повноважень, аналогічних повноваженням органів виконавчої влади (наприклад, у громадян). Саме тому така сторона відносин звертається до повноважного органу (посадової особи) за вирішенням того або іншого питання, оскільки сама вона вирішити його не може.

Таким чином, незалежно від того, чи є пряма організаційна підлеглість суб'єктові управління або вона є відсутньою, ніхто, окрім органу управління, що є суб'єктом, в даних управлінських відносинах не має достатніх повноважень для вирішення тих або інших питань. При цьому владність і юридична обов'язковість односторонніх розпоряджень визначаються нормами права, а не за розсудом суб'єктів управління. Це означає, що у сфері державного управління норми адміністративного права визначають інстанцію, яка правомочна самостійно і юридично владно вирішувати різноманітні питання, що виникають у сфері управління. Отже, підлеглість в адміністративно-правових відносинах виявляється в юридичній залежності однієї сторони (керованої) від іншої (тієї, що керує). Суб'єкт управління по суті юридично володарює, а об'єкт – юридично залежить від прояву його волі. У обов'язковості односторонніх юридично владних розпо-

ряджень суб'єкта управління для іншої сторони управлінських відносин й знаходить свій прояв підлеглість, властива адміністративно-правовому регулюванню.

Однобічність і обов'язковість волевиявлення суб'єкта державного управління найбільш характерні для розпоряджень і заборон як способів регулюючої дії адміністративного права на управлінські відносини. Вони характерні й для дозволів. Обравши дозволений варіант поведінки, відповідна сторона управлінських відносин діє, керуючись обов'язковим розпорядженням, і в цьому розумінні вона є юридично підвладною таким одностороннім правилам.

Морському праву властивий й диспозитивний метод регулювання, що характеризується юридичною рівністю сторін, автономією їх волі та їх майновою самостійністю; диспозитивністю (правом сторін самостійно визначати характер своїх відносин у межах чинного законодавства); особливим способом вирішення спорів між учасниками правовідносин; наявністю майнової відповідальності сторін.

Юридична рівність учасників правовідносин в морському праві проявляється в тому, що сторони визнаються правом як самостійні, незалежні одна від одної особи. Іншими словами, зміст юридичної рівності полягає в тому, що кожна з сторін має свій комплекс прав і обов'язків та не підпорядкована іншій. Основою такої рівності суб'єктів правовідносин є те, що вони за своєю волею мають право розпоряджатися майном, яке знаходиться у їх власності, повному господарському віданні або оперативному управлінні. Морське право спрямоване на те, щоб врегулювати відносини між сторонами в разі виникнення між ними спорів, захистити їх від будь-якого протиправного посягання, обмежити від зовнішнього втручання.

З врахуванням принципу юридичної рівності побудовані всі інші принципи диспозитивного методу. Так, диспозитивність можлива тільки тоді, коли в основі угоди лежить вільне волевиявлення сторін. Вона надає право сторонам визначити характер своїх взаємовідносин у межах, встановлених законом, а також у відповідних випадках формувати свої права і обов'язки. Диспозитивні начала проявляються у диспозитивних правових нормах, які надають суб'єктам морського права можливість у певних межах, за своєю волею, на свій розсуд врегульовувати ті чи інші належні їм права та обов'язки. Як результат

цього, договір чи одностороння угода є не лише юридичними фактами, а й засобами врегулювання змісту прав та обов'язків.

Виходячи із засад рівності і незалежності учасників правовідносин, що впливають зі здійснення мореплавства, закон надає можливість вирішувати спори, що виникають між ними, або безпосередньо самим учасникам конкретних відносин на підставі взаємної домовленості або спеціально створеним для розгляду таких спорів органам чи третім особам. Важливим є те, що такий орган не повинен бути пов'язаним з жодною із сторін особистими, майновими або адміністративними відносинами, оскільки за наявності такого зв'язку буде порушено принцип рівності сторін. Спори між учасниками правовідносин, як правило, розглядаються судом, господарським, третейським судом після подачі відповідного позову однією із зацікавлених сторін.

Оскільки сторони приватноправових відносин в морському праві пов'язані між собою, як правило, тільки угодою, то встановлено, що та із сторін, яка добровільно взяла на себе зобов'язання і не виконала їх, повинна відшкодувати іншій стороні збитки, що фактично виникли у цієї сторони внаслідок невиконання того, на що ця сторона відповідно до угоди розраховувала. Іншими словами, сторона, яка не виконала зобов'язання або виконала його неналежним чином, несе цивільно-правову відповідальність. Така відповідальність має майновий характер. В морському праві застосовуються й інші методи.

Порівняльний метод дає змогу вивчати правові явища в мореплаванні, порівнюючи їх, визначаючи їх подібність, тотожність або відмінність як на державному рівні, так й на рівні різних країн. Так, за допомогою порівняння можна пізнати одиничне, особливе і загальне в правових явищах в мореплаванні. Слід зазначити, що науковості порівняння набуває лише тоді, коли порівнюються типові факти, а випадкові – виключаються з цього процесу, тут повинні враховуватися конкретні обставини та взаємозв'язок між ними, причини виникнення і динаміка розвитку відносин.

Призначенням статистичного методу є вивчення кількісних показників та їхніх змін у правовому процесі, обробка отриманих результатів для наукових і практичних цілей.

Спеціально-юридичному методу в морському праві притаманний опис науки морського права, юридичних норм, які стосуються морської сфери тощо. Даний метод дає змогу встановлювати зовнішні

ознаки правових явищ в мореплаванні, виробляти як поняття, так й їхнє формулювання. Завданням даного методу є аналіз змісту чинного законодавства, що стосується мореплавання, та практики застосування цього законодавства державними органами.

Суть історичного методу в морському праві полягає в тому, що правові явища вивчаються в їхньому історичному розвитку.

За допомогою методу аналізу забезпечується вивчення юридичних особливостей правових явищ в мореплаванні, провадиться їхня класифікація, просліджується взаємозв'язок з іншими явищами суспільного життя.

Сутність системно-функціонального методу полягає в тому, що морське право вивчається з допомогою і з застосуванням системно-функціонального підходу.

Контрольні питання

1. Якими є основні методи правового регулювання морського права?
2. Чи користується морське право методами інших галузей права, якщо так, то якими?
3. Дайте характеристику публічно-правових методів регулювання в морському праві.
4. Дайте характеристику приватно-правових методів регулювання в морському праві.
5. Дайте характеристику загальнонаукових методів в морському праві.

1.8. СТРУКТУРА МОРСЬКОГО ПРАВА

Мореплавання, а особливо торговельне, має значною мірою міжнародний характер. Воно потрапляє під дію національного та іноземного законодавств, здійснюється на морських просторах з різним правовим режимом, що заснований на міжнародно-правових звичаях та міжнародних угодах. Тому до складу морського права входять: міжнародне публічне морське право, міжнародне приватне морське право, морське право України, що підрозділяється, у свою чергу, на морське публічне право України та морське приватне право України.

У рамках висвітлення загальних понять міжнародного публічного морського права представляється доцільним хоча б у самому стис-

лому вигляді розглянути досить важливу проблему співвідношення міжнародного та внутрішньодержавного (внутрішнього, національного) права.

Розрізняють два підходи до проблеми співвідношення міжнародного та внутрішньодержавного права.

Перший оформлений у вигляді дуалістичної теорії, що припускає розгляд міжнародного та внутрішнього права як двох цілком відокремлених та незалежних систем, кожна з яких характеризується власним, відмінним від іншої правової системи об'єктом правового регулювання, суб'єктним складом, джерелами. Прихильники дуалістичної теорії стверджують, що ці системи ніколи не можуть перетинатися, оскільки обслуговують різні правопорядки. Дуалістична теорія еволюціонувала у бік визнання тісної взаємодії двох систем, причому міжнародне право вважається системою більш високого порядку.

Другий підхід до проблеми співвідношення міжнародного та внутрішнього права заснований на моністичній теорії, виходить з єдності двох розглянутих правових систем і разом з тим розпадається на дві галузі залежно від визнання тієї або іншої системи в якості такої, що має пріоритет. Так, деякі юристи, обґрунтовуючи пріоритет внутрішнього права над міжнародним, вважають останнє лише своєрідною сумою національних правових систем. На їхню думку, норми міжнародного права мають юридичну силу лише тією мірою, якою вони закріплені у внутрішньому праві.

Представники ж іншої галузі, навпроти, стоять на позиції визнання міжнародного права як верховної системи, що визначає сферу дії не тільки національного права, але й її нормативного змісту.

Насамперед слід зазначити про первинний характер національного права. Адже саме держави створюють міжнародне право, а не навпаки.

Крім того, безперечним є те, що значне число юридичних норм міжнародного права зросло в колісці національної правової системи. Прикладом в цьому зв'язку можуть слугувати положення законів, що стосуються режиму виключних економічних зон, прийнятих більшістю прибережних держав в 70-і роки XX ст. та таких, що послижили живильним середовищем відповідних норм Конвенції ООН з морського права 1982 р. Інший факт: саме норми національних законів, що відбили доктрину «функціонального імунітету» державних морських суден та прийняті рядом держав, послижили еталоном для

втілення зазначеної доктрини в укладених пізніше міжнародних морських конвенціях.

Процес надання нормам міжнародного права обов'язкового характеру в рамках національної правової системи називається імплементацією. Тут слід зазначити, що у вітчизняній юридичній літературі цей процес нерідко називають трансформацією. Ряд вітчизняних авторів у цьому зв'язку справедливо вказував на неточність та умовність цього терміна, до речі кажучи, досить устояного. Адже трансформація припускає зміну, перетворення. Насправді ж нічого подібного не відбувається, мова йде лише про способи забезпечення виконання норм міжнародного права. Таким чином, термін «імплементація» – (здійснення, виконання, реалізація) більш точний та використовується переважно більшістю закордонних авторів.

Імплементація може бути як прямою, так й опосередкованою. За прямої імплементації виконання норм міжнародного права забезпечується за допомогою акту ратифікації або будь-якої іншої форми прийняття державою на себе відповідного зобов'язання. Норми міжнародного права в цьому випадку як би вбудовуються в національну правову систему. Така форма імплементації називається інкорпорацією (об'єднання, злиття).

При опосередкованій імплементації у внутрішньому праві видається нормативний акт, який більшим або меншим ступенем повноти відтворює зміст тих або інших міжнародно-правових норм.

Особливим видом імплементації є відсилання, яке встановлює, що положення національного акту застосовуються відповідно до тих або інших норм міжнародного права.

При розгляді проблеми співвідношення міжнародного та внутрішнього права становлять інтерес так звані самоздійсненні та несамождійсненні норми.

До самоздійснених належать норми міжнародного договору, які не вимагають прийняття певного додаткового внутрішнього нормативного акту, крім як про ратифікацію або будь-яку іншу форму прийняття на себе зобов'язання із забезпечення виконання положень міжнародного договору. Тобто, іншими словами, положення міжнародного договору, учасником якого є ця держава, мають на його території пряму силу або застосовуються безпосередньо.

Несамоздійсненні норми на відміну від самоздійснених мають потребу в певній конкретизації. Так, наприклад, ст. 10 Міжнарод-

ної конвенції про рятування 1989 р. містить приписання державам-учасникам вжити необхідних заходів для забезпечення виконання капітаном обов'язку надавати допомогу будь-якій особі, якій загрожує загибель в морі, оскільки він може це зробити, не наражаючи на серйозну небезпеку своє судно та осіб, що перебувають на ньому.

Склад та міжгалузові зв'язки представлені на схемі (с. 59).

Контрольні питання

1. Яку структуру має морське право?
2. Охарактеризуйте міжгалузові зв'язки морського права з іншими галузями права.
3. Дайте визначення міжнародного морського публічного права.
4. Дайте визначення міжнародного морського приватного права.
5. Дайте визначення національного морського права.
6. Який склад має національне морське право України?

1.9. МОРСЬКЕ ПРАВО: НАУКА ТА НАВЧАЛЬНА ДИСЦИПЛІНА

Морське право як галузь права набуває сьогодні всіх ознак окремої галузі права та, зважаючи на стрімкий розвиток та відродження вітчизняного торговельного мореплавства, стає однією з провідних галузей права України.

Морське право – це сукупність правових норм, які регулюють суспільні відносини, що формуються під час здійснення мореплавства.

Мореплавство – це діяльність людини на морських просторах, пов'язана із використанням суден.

Відповідно до ч. 2 ст. 1 Кодексу торговельного мореплавства України, під торговельним мореплавством розуміється діяльність, пов'язана з використанням суден для перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти, рибних та інших морських промислів, розвідки та видобування корисних копалин, виконання буксирних, криголамних і рятувальних операцій, прокладання кабелю, а також для інших господарських, наукових і культурних цілей.

Морське право як навчальна дисципліна є обов'язковою у навчальних планах при підготовці майбутніх юристів. Слід зазначити, що

МОРСЬКЕ ПРАВО:

склад та міжгалузеві зв'язки

Міжнародне право (міждержавна, позанаціональна система права)						
Міжнародне право (публічне)		Міжнародне право (загальне)		Міжнародне право (приватне)		
Галузі публічного міжнародного права		Міжнародні конвенції (загальні та спеціальні), міжнародні звичаї, принципи та норми <i>jus cogens</i> міжнародного права, судові рішення та доктрини		Галузі приватного міжнародного права		
Міжнародне публічне право	...	Міжнародне морське право (публічне)	Міжнародні «морські» конвенції, міжнародні «морські» звичаї, принципи та норми <i>jus cogens</i> міжнародного морського права, судові рішення та доктрини, усталена морська практика	Міжнародне морське право (приватне)	...	Право міжнародної торгівлі
МОРСЬКЕ ПРАВО (комплексна галузь права)						
			Морське право України			
Конституційне право України	Адміністративне право України	...	Морське право України (публічне)	Морське право України (приватне)	...	Господарське право України Цивільне право України
Міжнародне публічне право України			Міжнародне приватне право України			
Галузі публічного права України			Галузі приватного права України			
Національна система права України						

як навчальна дисципліна, морське право – більш широка категорія, ніж галузь права, оскільки вона не лише вивчає питання правових норм, а й формує цілісну теоретичну абстраговану модель правового регулювання відповідних суспільних відносин. До цієї моделі входять такі складові, як правові відносини, суб'єкти морського права, норми морського права, механізм правового регулювання тощо.

На сьогоднішній день морське право як навчальна дисципліна з позицій педагогічної доцільності розподіляється на Загальну та Особливу частини. Останнім часом намітилася тенденція до виокремлення навчальної дисципліни «Морське приватне право», а також ряду спецкурсів (наприклад, «Адміністративна юрисдикція України та морі», «Санкціоноване втручання в торговельне мореплавство» тощо). Метою викладення морського права є формування у студентів навичок застосування чинного законодавства, яким врегульовано мореплавство, тлумачення норм морського права, оволодіння способами правової кваліфікації конкретних юридичних фактів.

Морське право як правнича наука – це складова частина юридичної науки. Це система поглядів, ідей, уявлень про морське законодавство, управління морською галуззю, реформування та тенденції розвитку морського права, його принципи, про морське право зарубіжних країн.

Як наука морське право є ширшою категорією, ніж галузь права та навчальна дисципліна, оскільки вона вивчає такі питання, які не входять у поняття галузі морського права і не вивчаються в курсі зазначеної навчальної дисципліни, зокрема: перспективи реформування сучасного морського права; співвідношення правових інститутів морського та інших галузей права; взаємозв'язок морського права з іншими юридичними та неюридичними (управління, державне управління, політологія, соціологія) науками; використання досягнень закордонної правової науки морського права тощо.

Можна вважати, що основними завданнями науки морського права є:

- створення нової доктрини українського морського права з врахуванням демократичних перетворень, що відбуваються в державі;
- виявлення проблем морського права та формулювання пропозицій з їх усунення;

– тлумачення існуючих правових норм з метою виявлення шляхів їх модернізації та приведення у відповідність до міжнародної практики мореплавства;

– пошук нових способів забезпечення законності у державному управлінні морською галуззю господарства України;

– реформування системи органів виконавчої влади, до компетенції яких належить управління морського галуззю з метою оптимізувати її відповідно до потреб практики здійснення мореплавства;

– розроблення нових понять і принципів, спрямованих на вдосконалення державного управління мореплавством тощо.

Контрольні питання

1. Дайте визначення морського права як навчальної дисципліни.
2. Дайте визначення морського права як науки.
3. Якими є основні завдання науки морського права?
4. Якими є основні завдання морського права як навчальної дисципліни?

2. МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИЙ РЕЖИМ МОРСЬКИХ ПРОСТОРІВ, ПЕРЕБУВАННЯ ТА ДІЯЛЬНОСТІ В НИХ

2.1. СУЧАСНА КЛАСИФІКАЦІЯ МОРСЬКИХ ПРОСТОРІВ

Із всієї акваторії Світового океану, що займає 361 млн. км², або 70,8% площі нашої планети, тільки внутрішні морські води та територіальне море входять до складу територій держав. Інші простори морів і океанів становлять відкрите море.

Простори морів та океанів на нашій планеті з міжнародно-правової точки зору підрозділяються на: 1) простори, що перебувають під суверенітетом різних держав і складають територію кожної з них; 2) простори, на які не поширюється суверенітет жодної з них.

Приналежність частини Світового океану до одного із зазначених видів морських просторів визначає, таким чином правове положення, або правовий статус, цієї частини моря. Правовий же статус будь-якого морського простору впливає на порядок встановлення та змісту правового режиму, що регулює діяльність в даному просторі. При цьому, природно, враховуються й інші обставини, зокрема значення відповідного морського простору для комунікацій та різних видів співробітництва між державами.

До складу території країни, що має морське узбережжя, належать частини моря, розташовані вздовж її берегів та іменовані внутрішніми морськими водами і територіальним морем. До складу території держав, що повністю складаються з одного та більше архіпелагів, входять архіпелажні води, розташовані між островами всередині архіпелагу.

Внутрішні морські води, територіальне море та архіпелажні води – лише невелика частина Світового океану. Величезні простори морів

та океанів за їхніми межами не входять до складу території та не є підлеглими суверенітету жодної з держав, тобто мають інший правовий статус. Однак класифікація морських просторів тільки на підставі їхнього правового статусу не має вичерпного характеру. Як показує практика, два, а іноді й більше, морських просторів, що мають однаковий правовий статус, мають різні правові режими, які регулюють в кожному з них відповідну діяльність. Правовий режим внутрішніх морських вод в деяких важливих аспектах відрізняється від правового режиму територіального моря, а правовий режим архіпелажних вод не збігається із правовим режимом ані внутрішніх вод, ані територіального моря, хоча всі ці три частини морських вод вважаються відповідно водами прибережної держави, тобто мають однаковий правовий статус. Ще більш строкату картину можна спостерігати в рамках морських просторів, що не підпадають під суверенітет жодної з держав та перебувають за межами територіального моря. Вони складаються з районів, що відрізняються один від одного специфічним правовим режимом (прилегла зона, виключна економічна зона, континентальний шельф).

Зазначені обставини враховуються при класифікації морських просторів.

Окремий вид морських просторів складають протоки, використовувані для міжнародного судноплавства. В їхніх межах перебувають води, що мають не тільки різні правові режими, але й різний правовий статус. Тому саме ці протоки розділяються на ряд категорій.

Своєрідною є ситуація з деякими найважливішими морськими каналами. Вони, будучи штучними спорудженнями прибережної держави та її внутрішніх вод, через велике значення для міжнародного судноплавства, підпорядковуються специфічному міжнародно-правовому режиму.

Таким чином, правова класифікація морських просторів повинна здійснюватися з урахуванням правового статусу та особливостей правового режиму конкретного морського простору. Цей підхід відповідає історично сформованій традиції й у своїй основі спирається також на Конвенцію з морського права 1982 р.

Весь Світовий океан можна умовно розділити на три основні юридичні категорії морських просторів:

1) ті, що є невід’ємною частиною території прибережної держави, в межах якої діє її суверенітет (внутрішні води, територіальне море);

2) ті, що не входять до складу території прибережної держави, але підлеглі його юрисдикції (виключна економічна зона, прилегла зона, континентальний шельф);

3) ті, що не підлеглі ані суверенітету, ані юрисдикції будь-якої держави (відкрите море).

Разом з тим правовий режим цих основних категорій морських просторів всередині також є неоднорідним. Так, в територіальному морі на відміну від внутрішніх морських вод діє право мирного проходу. В прилеглий зоні прибережна держава здійснює певні види контролю, в той час як у виключній економічній зоні та на континентальному шельфі – суверенні права. Особливе місце в прийнятій класифікації морських просторів займають міжнародні протоки та канали, архіпелажні води, а також Арктика та Антарктика.

Правова класифікація морських просторів, що остаточно оформилася із прийняттям Конвенції ООН з морського права 1982 р., дозволяє чітко визначити права держав стосовно морських просторів, встановити їхній правовий статус, виробити та закріпити належний правопорядок.

Контрольні питання

1. Чи є класифікація морських просторів такою, що склалася назавжди?
2. Наведіть приклади класифікацій морських просторів Світового океану.
3. Коротко охарактеризуйте правовий режим просторів Світового океану.

2.2. ПРАВОВИЙ СТАТУС ТЕРИТОРІАЛЬНОГО МОРЯ

Кожна держава має право встановлювати ширину свого територіального моря до межі, що не перевищує 12 морських миль, відлічуваних від вихідних ліній. Територіальне море повністю входить до складу державної території прибережної держави, однак Конвенція ООН з морського права 1982 р. передбачає право суден всіх держав, як прибережних, так й таких, що не мають виходу до моря, користуватися правом мирного проходу через територіальне море. Прохід

вважається мирним, якщо при цьому не порушується мир, добрий порядок або безпека прибережної держави.

До територіального моря включаються також рейди, якими звичайно користуються для навантаження, розвантаження та якірної стоянки суден та які інакше були б розташовані цілком або частково за зовнішньою границею територіального моря (ст. 12 Конвенції 1982 р.).

Іноді в юридичній літературі поряд з терміном «територіальне море» можна зустріти назву «територіальні води». Слід зазначити неточність останнього, оскільки в цьому випадку мова йде саме про морський пояс, що є невід'ємною частиною моря, що примикає до території прибережної держави.

Вихідною лінією відліку ширини територіального моря звичайно служить лінія найбільшого відливу. Якщо берегова лінія глибоко порізана та звивиста або в безпосередній близькості від берега перебуває ланцюг островів, застосовується загальновизнаний метод відліку ширини територіального моря від прямих вихідних ліній, що з'єднують найбільш виступаючі в море краї узбережжя. При проведенні таких прямих вихідних ліній не допускається будь-яких помітних відхилень від загального напрямку берега, а ділянки моря, що знаходяться з внутрішньої сторони ліній, повинні бути досить тісно пов'язані з берегом, щоб на них міг бути розповсюджений режим внутрішніх вод.

Ширина територіального моря відміряється від вихідних ліній, визначених відповідно до положень Конвенції ООН з морського права 1982 р. Територіальне море, як й інші частини території держави, перебуває під її суверенітетом. У той самий час його режим відрізняється від режиму внутрішніх морських вод, оскільки в інтересах торговельного мореплавства держави добровільно погодилися обмежити свій суверенітет, визнавши право мирного проходу іноземних суден через територіальне море.

Під проходом розуміється плавання через територіальне море з метою перетнути його, не заходячи до внутрішніх вод, або пройти до внутрішніх вод або з внутрішніх вод до відкритого моря.

Прохід повинен бути безперервним та швидким. Однак прохід включає зупинку та стоянку на якорі, але лише тією мірою, якою вони пов'язані зі звичайним плаванням або необхідні внаслідок непереборної сили або нещастя, або з метою надання допомоги особам, суднам або літальним апаратам, що перебувають в небезпеці або терплять біду.

Відповідно до положень Конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. (ст. 14) прохід є мирним за умови якщо ним не порушується мир, добрий порядок або безпека прибережної держави. Конвенція 1982 р. конкретизувала поняття мирного проходу. Так, прохід судна вважається таким, що порушує мир, добрий порядок або безпеку прибережної держави, якщо в територіальному морі воно здійснює один з наступних видів діяльності:

- загрозу силою або її застосування проти суверенітету, територіальної цілісності або політичної незалежності прибережної держави або будь-яким іншим чином у порушення принципів міжнародного права, втілених в Статуті ООН;

- будь-які маневри або навчання зі зброєю будь-якого виду;

- будь-який акт, спрямований на збір інформації на шкоду обороні або безпеці прибережної держави;

- будь-який акт пропаганди, що має метою зазіхання на оборону або безпеку прибережної держави;

- підйом у повітря, посадку або прийняття на борт будь-якого літального апарата або військового пристрою;

- навантаження або вивантаження будь-якого товару або валюти, посадку або висадження будь-якої особи, всупереч митним, фіскальним, імміграційним або санітарним законам і правилам прибережної держави;

- будь-який акт навмисного та серйозного забруднення;

- будь-яку рибальську діяльність;

- проведення дослідницької або гідрографічної діяльності;

- будь-який акт, спрямований на створення перешкод функціонуванню будь-яких систем зв'язку або будь-яких інших споруд або установок прибережної держави;

- будь-яку іншу діяльність, що не має прямого відношення до проходу.

Прибережна держава може приймати закони та правила, що стосуються мирного проходу через її територіальне море. Такі закони та правила повинні бути належним чином опубліковані.

Прибережна держава якщо буде потреба з врахуванням безпеки мореплавства вправі зажадати від іноземних суден, що здійснюють право мирного проходу, дотримуватися встановлених правил.

Прибережна держава здійснює в територіальному морі свою юрисдикцію. Однак кримінальна юрисдикція стосовно судна, що проходить через територіальне море, здійснюється лише в наступних випадках:

- якщо наслідки злочину поширюються на прибережну державу;
- якщо вчинений злочин порушує спокій у країні або добрий порядок в територіальному морі;
- якщо капітан судна, дипломатичний агент або консульська посадова особа держави прапора звернеться до місцевої влади із проханням про надання допомоги;
- якщо прийняті заходи необхідні для припинення незаконної торгівлі наркотиками або психotropними речовинами.

Ці положення не зачіпають права прибережної держави вживати будь-яких заходів для арешту або розслідування на борту судна, що проходить через територіальне море після виходу з внутрішніх вод.

Прибережна держава не повинна зупиняти минаюче іноземне судно або змінювати його курс з метою здійснення цивільної юрисдикції стосовно осіб, що перебувають на борті. Заходи стягнення допускаються тільки за зобов'язаннями або внаслідок відповідальності, прийнятої або накликаної на себе судном під час або для проходу через води прибережної держави. Такі обмеження цивільної юрисдикції не стосуються права держави застосовувати заходи стягнення або арешт судна, якщо воно перебуває на стоянці в територіальному морі або проходить через нього після виходу з внутрішніх вод.

В Україні режим територіального моря регламентований Законом України від 04.11.1991 р. «Про державний кордон України». Відповідно до цього Закону до територіального моря України належать прибережні морські води шириною 12 морських миль, відлічуваних від лінії найбільшого відпливу як на материку, так і на островах, що належать Україні, або від прямих вихідних ліній, які з'єднують відповідні точки. Географічні координати цих точок затверджуються в порядку, який встановлюється Кабінетом Міністрів України. В окремих випадках інша ширина територіального моря України може встановлюватись міжнародними договорами України, а при відсутності договорів – відповідно до загальноновизнаних принципів і норм міжнародного права.

Встановлюється також, що зовнішня границя територіального моря є державним кордоном України. Внутрішньою границею територіального моря є вихідні лінії, від яких відміряється його ширина.

Порядок плавання і перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах та в портах України іноземних військових кораблів регламентований відповідними правилами, що затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 16.05.1996 р. № 529 [32]. Згідно з цими правилами, іноземні військові кораблі під час плавання і перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах та в портах України зобов'язані нести свій військово-морський або державний прапор. Заходження і перебування в межах територіального моря, внутрішніх вод, на рейдах та в портах України іноземних підводних човнів та інших підводних транспортних засобів допускається тільки в надводному положенні. Іноземні військові кораблі під час плавання і перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах та в портах України зобов'язані додержувати правил радіозв'язку, навігаційних портових, митних, санітарних та інших правил. У разі вимушеного недодержання іноземним військовим кораблем правил плавання і перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах та в портах України командир іноземного військового корабля повинен негайно повідомити про це адміністрацію найближчого порту України. Під час плавання і перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах та в портах України іноземні військові кораблі повинні користуватися послугами лоцманської і криголамної служби в тих районах, де лоцманське та криголамне проведення є обов'язковим. У територіальному морі, внутрішніх водах України іноземні військові кораблі не повинні заходити в ті райони, в яких забороняється їх плавання і перебування. Про встановлення таких районів оголошується в установленому порядку.

У разі недодержання іноземним військовим кораблем, його плавзасобами, літальними апаратами або особовим складом під час плавання і перебування в межах територіального моря, внутрішніх вод, на рейдах та в портах України законів і правил України командир іноземного військового корабля (загону) ставляться вимоги щодо необхідності їх додержання. Іноземному військовому кораблю, який ігнорує звернену до нього вимогу про додержання законів і правил України, компетентними органами може бути запропоновано негайно покинути територіальне море України.

Іноземні військові кораблі в територіальному морі України користуються правом мирного проходження за умови додержання за-

конодавства України правил, що стосуються режиму територіального моря України, а також міжнародних договорів України.

Мирне проходження іноземних військових кораблів через територіальне море України здійснюється з метою його перетинання без заходження у внутрішні води України або з метою проходження у внутрішні води, на рейди та в порти України чи виходу з них у відкрите море.

Проходження є мирним, якщо ним не порушується мир, а також правопорядок або безпека України. Таке проходження повинне бути безперервним і швидким. Воно може включати зупинку і стоянку на якорі, пов'язані із звичайним плаванням або необхідні внаслідок непереборної сили чи лиха, або з метою надання допомоги особам, суднам чи літальним апаратам, які перебувають у небезпеці чи зазнали лиха.

У разі здійснення мирного проходження в територіальному морі України іноземним військовим кораблем забороняється будь-який із таких видів діяльності:

- загроза силою або її застосування проти суверенітету, територіальної цілісності або політичної незалежності України чи якимось іншим чином на порушення принципів міжнародного права, відображених у Статуті Організації Об'єднаних Націй;

- будь-які маневри або навчання із зброєю будь-якого виду;

- будь-який акт, спрямований на збирання інформації на шкоду обороні або безпеці України;

- будь-який акт пропаганди, що має за мету посягання на оборону або безпеку України;

- підняття в повітря, посадка або прийняття на борт будь-якого літального апарата чи будь-якого військового пристрою;

- навантаження або розвантаження будь-якого товару, вантажу чи валюти, посадка або висадка будь-якої особи без дозволу українських компетентних органів;

- будь-який акт навмисного і значного забруднення навколишнього середовища;

- будь-яка промислова, дослідна і пошукова діяльність (за винятком випадків, коли така діяльність провадиться з дозволу компетентних органів України або на підставі міжнародних договорів України);

– будь-який акт, спрямований на створення перешкод функціонуванню всіх систем зв'язку або інших споруд чи установок України;

– будь-яка інша діяльність, яка не має прямого відношення до проходження кораблів.

Проходження іноземного військового корабля не вважається мирним у разі вчинення ним зазначених дій.

Мирне проходження іноземних військових кораблів через територіальне море України з метою перетинання територіального моря України без заходження у внутрішні води та порти України допускається за маршрутами, які використовуються, як правило, для міжнародного судноплавства.

На сьогодні із 151 прибережної держави 119 (у тому числі Росія, США, Великобританія, Китай, Японія, Франція, Італія, Польща, Індія, Латвія, Литва, Україна та ін.) встановили 12-мильну ширину територіального моря. Ряд держав встановили ширину менше 12 морських миль: Йорданія та Сінгапур обмежилися 5 милями, Фінляндія та Норвегія – 4 милями, Греція та Туреччина – 6 милями. Таким чином, 150 держав встановили ширину територіального моря відповідно до Конвенції 1982 р.

У цьому зв'язку особливої уваги заслуговує зменшення ширини територіального моря до 12 миль Аргентиною, Бразилією, Чилі, Ганою та іншими країнами, які привели ширину територіального моря у відповідність до Конвенції 1982 р.

Однак деякі держави в порушення загальновизнаних норм і принципів міжнародного права дотепер мають територіальне море, ширина якого перевищує 12 морських миль (Ангола – 20 миль, Тонго та Нігерія – 30 миль, Сирія – 35 миль, Нікарагуа, Панама, Перу, Уругвай, Еквадор, Бенін, Конго, Ліберія, Сомалі та ін. – 200 миль).

Контрольні питання

1. Які є основні правила правового режиму територіального моря в Женевській конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 року?
2. Які є основні правила правового режиму територіального моря в Конвенції ООН з морського права 1982 року?
2. Який правовий режим територіального моря закріплений в Законі України від 04.11.1991 р. «Про Державний кордон України»?

3. Яким є порядок здійснення мирного проходу територіальним морем України?
4. Яким є порядок заходу та перебування в територіальному морі України іноземних військових кораблів?
5. Здійсніть порівняльний аналіз норм Конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р., Конвенції ООН з морського права 1982 р. та Закону України від 04.11.1991 р. «Про Державний кордон України» щодо визначення правового статусу територіального моря та режиму діяльності в ньому.

2.3. ПРАВОВИЙ СТАТУС ВІДКРИТОГО МОРЯ

Визначення відкритого моря міститься в Конвенції ООН з морського права 1982 р., відповідно до якої під відкритим морем розуміється частина моря, що не входить ані до виключної економічної зони, ані до територіального моря, ані до внутрішніх вод будь-якої держави. Міжнародне право не припускає присвоєння будь-яким суб'єктом міжнародного права будь-якої частини відкритого моря. Свобода відкритого моря визначається як свобода судноплавства, свобода рибальства, свобода прокладання підводних кабелів та трубопроводів, свобода наукових досліджень, свобода зводити штучні острови та інші установки і свобода польотів над відкритим морем. Ці свободи надані всім державам світу, як прибережним, так й таким, що не мають виходу до моря, але всі держави повинні користуватися ними з врахуванням інтересів всіх інших держав. Відкрите море резервується для мирних цілей.

Правовий режим відкритого моря на відміну від інших видів морських просторів регламентується виключно нормами міжнародного права, насамперед положеннями Конвенції ООН з морського права 1982 р. і Конвенцією про відкрите море 1958 р.

Відкрите море повинне бути доступним для всіх держав, як прибережних, так й таких, що не мають виходу до моря.

Відповідно до Конвенції про відкрите море 1958 р. свобода відкритого моря включає, зокрема :

- 1) свободу судноплавства;
- 2) свободу рибальства;

- 3) свободу прокладання підводних кабелів та трубопроводів;
- 4) свободу літати над відкритим морем.

Конвенція 1982 р. розширила перелік свобод відкритого моря, додатково включивши до нього:

- 5) свободу зводити штучні острови та інші установки, що допускаються відповідно до міжнародного права;
- 6) свободу наукових досліджень.

Всі держави повинні здійснювати ці свободи, належним чином з врахуванням на інтересів інших держав. Іншими словами, свобода відкритого моря не має абсолютного характеру.

Свобода судноплавства означає, що кожна держава, незалежно від того, чи має вона вихід до моря, має право на те, щоб судна під її прапором плавали у відкритому морі.

Основу правового режиму судноплавства у відкритому морі становить принцип свободи відкритого моря, що є одним із загально-визнаних принципів сучасного міжнародного права. З нього слідує принцип виключної юрисдикції держави прапора, відповідно до якого будь-яке судно, що перебуває у відкритому морі, підпорядковується законам та владі лише тієї держави, під прапором якої воно ходить.

Втручатися в плавання іноземного торговельного судна у відкритому морі мають право лише військові кораблі або інші судна та літальні апарати, що перебувають на урядовій службі та уповноважені для цих цілей.

Крім того, таке втручання обмежене строго визначеними випадками. Так, Конвенція про відкрите море 1958 р. передбачає можливість втручання:

- 1) на підставі міжнародного договору;
- 2) якщо судно займається піратством;
- 3) якщо судно займається работоргівлею;
- 4) якщо на судні підняті іноземний прапор або воно відмовляється підняти прапор, але в дійсності судно має ту саму національність, що й військовий корабель, що здійснює втручання;
- 5) при здійсненні права переслідування.

Конвенцією 1982 р. додатково до цього переліку передбачене право на втручання при припиненні несанкціонованого віщання з відкритого моря і якщо судно не має національності.

У всіх названих випадках військовий корабель може здійснити перевірку права судна на його прапор. Із цією метою він посилає шлюпку під командою офіцера до підозрюваного судна. Якщо після перевірки документів підозри залишаються, він вправі зробити більш ретельний огляд судна.

Якщо підозри виявляються необґрунтованими й за умови, що оглянуте судно не вчинило жодних дій, які виправдали б ці підозри, йому повинні бути відшкодовані будь-які заподіяні збитки або збиток.

Ст. 108 Конвенції 1982 р. передбачає, що всі держави співробітничать у припиненні незаконної торгівлі наркотиками та психотропними речовинами, здійснюваними у відкритому морі в порушення міжнародних конвенцій. Будь-яка держава, що має розумні підстави вважати, що судно, яке плаває під її прапором, займається незаконною торгівлею наркотиками або психотропними речовинами, може звернутися до інших держав із проханням про співробітництво в припиненні такої незаконної торгівлі.

Один із традиційних інститутів міжнародного морського права – право переслідування «по гарячих слідах» передбачає, що судно, яке вчинило правопорушення в іноземних внутрішніх водах, територіальному морі або прилеглий зоні, дозволяється переслідувати у відкритому морі, захопити та відвести до порту для вжиття заходів відповідно до законодавства держави, у водах якої вчинене правопорушення.

Вперше це положення одержало закріплення в Конвенції про відкрите море 1958 р. Конвенція ООН з морського права 1982 р. розширила райони, в яких переслідування може бути розпочато, включивши архіпелажні води та виключну економічну зону. Крім того, Конвенція 1982 р. поширила право переслідування й на іноземні судна, що порушують закони та правила прибережної держави відносно континентального шельфу, включаючи зони безпеки навколо установок на ньому.

Переслідування може здійснюватися тільки у зв'язку з порушенням законів і правил, встановлених в тому або іншому морському просторі. Так, якщо іноземне судно перебуває у прилеглий зоні, переслідування може початися тільки у зв'язку з порушенням прав, для захисту яких встановлена ця зона.

Переслідування дозволяється розпочинати тільки після подачі сигналу зупинитися, візуального або звукового, з дистанції, що дозволяє іноземному судну побачити або почути цей сигнал.

З питанням про початковий момент переслідування пов'язана так звана доктрина про знаходження судна в межах того або іншого морського простору, відповідно до якого, наприклад, якщо судно перебуває у відкритому морі, але має зв'язок з берегом за допомогою шлюпок, воно вважається таким, що перебуває у внутрішніх водах прибережної держави з усіма наслідками, що випливають з цього факту.

Найбільш характерним випадком застосування цієї доктрини з'явилося рішення влади Росії в 1888 р. у справі канадської шхуни, затриманої поза територіальним морем у Беринговому морі. Хоча шхуна перебувала у відкритому морі, члени її екіпажа на шлюпці полювали за котиками в напівмилі від російського узбережжя. Судно було захоплене та конфісковане відповідно до діючих тоді норм російського права.

Аналогічної практики дотримуються й інші держави.

Так, в 1922 р. суд штату Массачусетс ухвалив, що влади США правомірно затримали британське судно. Судно перебувало поза територіальним морем у чотирьох милях від берега, але члени його екіпажа, використовуючи шлюпки, незаконно перевозили на берег контрабандні спиртні напої.

Необхідною умовою здійснення переслідування у відкритому морі «по гарячих слідах» є безперервність ведення переслідування. Корабель, що здійснює переслідування, не може припинити переслідування, а потім відновити його у відкритому морі. Безперервність ведення переслідування не слід розуміти в тому розумінні, що судно, яке здійснює переслідування, постійно повинне тримати в полі зору судно-порушник. Важливо, щоб втрата контакту з порушником (візуального, радіолокаційного) не була надмірно тривалою, а відстань значною, внаслідок чого затримка судна стала б неможливою.

Безперервність переслідування також не виключає заміни одного корабля або літального апарата, що переслідують, іншим.

Нарешті, переслідування повинне бути припинене, як тільки переслідуване судно зайде до територіального моря своєї або третьої держави.

Треба відзначити, що практика останніх років показує, що тільки відкриття вогню на поразку в багатьох випадках змушує судна-порушники припинити спроби піти від переслідування.

Контрольні питання

1. Яким чином закріплений правовий статус відкритого моря в Женевській конвенції про відкрите море 1958 року?
2. Яким чином закріплений правовий статус відкритого моря в Конвенції ООН з морського права 1982 року?
3. Надайте характеристику свобод відкритого моря відповідно до Женевської конвенції про відкрите море 1958 року.
4. Надайте характеристику свобод відкритого моря відповідно до Конвенції ООН з морського права 1982 року.
5. Якими є обов'язки держави прапору судна відповідно до Женевської конвенції про відкрите море 1958 року та Конвенції ООН з морського права 1982 року?
6. Дайте визначення поняття «реальний зв'язок».
7. Яким є правовий режим перебування торговельних, військових та суден, що перебувають на урядовій службі України у відкритому морі?

2.4. ПРАВОВИЙ СТАТУС АРХІПЕЛАЖНИХ ВОД

Згідно зі ст. 46 Конвенції ООН з морського права 1982 р. поняття «архіпелаг» означає групу островів, включаючи частини островів, води, що їх поєднують, та інші природні утворення, які є настільки тісно взаємозалежними, що становлять єдине географічне, економічне та політичне ціле або історично вважаються такими. До держав-архіпелагів, зокрема, належать Індонезія, Філіппіни, Фіджі та ін.

Правовий статус архіпелажних вод набув особливої актуальності у 70-і роки XX ст. у зв'язку зі спробами держав-архіпелагів підкорити своєму суверенітету води, які традиційно використовувалися як відкрите море.

Вперше такі однобічні дії в порушення норм міжнародного права почалися в 1955 р. Філіппіни заявили, що розглядають всі води між островами Філіппінського архіпелагу як внутрішні води, що підпадають, таким чином, під виключний суверенітет Філіппін.

Слідом за Філіппінами в 1957 р. з аналогічними домаганнями виступила Індонезія, причому її суверенітет в однобічному порядку був розповсюджений на величезні морські простори, раніше без будь-яких обмежень використовуваних для міжнародного судноплавства.

Конвенцією 1982 р. передбачене право держави-архіпелагу проводити прямі архіпелажні вихідні лінії, що з'єднують найбільш виступаючі в море точки найбільш віддалених островів та рифів архіпелагу, що осихають, за умови, що в межі таких вихідних ліній включені головні острови та район, в якому співвідношення між площею водної поверхні та площею суші, включаючи атоли, становить від 1:1 до 9:1. Довжина таких вихідних ліній не повинна перевищувати 100 морських миль (лише 3% від загального числа таких ліній можуть досягати 125 морських миль). При проведенні таких вихідних ліній не допускається помітних відхилень від загальної конфігурації архіпелагу. Із зовнішньої сторони архіпелажних вихідних ліній відлічується ширина територіального моря, прилеглої зони та виключної економічної зони.

Суверенітет держави-архіпелагу поширюється на архіпелажні води з урахуванням ряду положень, дотримання яких дозволяє належним чином враховувати законні інтереси інших держав в користуванні такими водами. Так, держава-архіпелаг повинна визнавати традиційне право на рибальство та інші види правомірної діяльності безпосередньо прилягаючих держав у районах в межах архіпелажних вод. Порядок та умови здійснення таких прав регулюються двосторонніми угодами. Крім того, держава-архіпелаг не повинна спричиняти збитки існуючим підводним кабелям, які прокладені іншими державами та проходять через її води, не підходячи до берегу, не повинна перешкоджати підтримці цих кабелів у справному стані та їхній заміні за необхідності.

За аналогією з територіальним морем Конвенція ООН з морського права 1982 р. за умови дотримання режиму внутрішніх вод, що перебувають у межах архіпелажних вод, закріпила за всіма державами право мирного проходу через них.

У той самий час для шляхів, звичайно використовуваних для міжнародного судноплавства, які перебувають у межах архіпелажних вод і територіального моря, встановлюється режим архіпелажного проходу. Під архіпелажним проходом розуміється здійснення права нормального судноплавства та прольоту з метою безперервного, швидкого та безперешкодного транзиту з однієї частини відкритого моря або виключної економічної зони в іншу частину відкритого моря або виключної економічної зони.

За державою-архіпелагом визнаються широкі повноваження зі встановлення спеціальних морських коридорів та систем розподілу руху для суден. Разом з тим такі коридори та системи повинні затверджуватися Міжнародною морською організацією.

Якщо морські коридори та системи розподілу руху не встановлені, право архіпелажного проходу може здійснюватися шляхами, звичайно використовуваними для міжнародного судноплавства.

Контрольні питання

1. В якому нормативно-правовому акті вперше було закріплено правовий статус архіпелажних вод?
2. Якими є правила архіпелажного проходу?
3. Чи поширюється суверенітет держави-архіпелагу на архіпелажні води?

2.5. ПРАВОВИЙ СТАТУС ПРИЛЕГЛОЇ ЗОНИ

Положення про прилеглу зону було встановлено в Женевській конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. та в Конвенції ООН з морського права 1982 р. Прилегла зона – морський пояс, що примикає до територіального моря прибережної держави, встановлений відповідно до Конвенції ООН з морського права 1982 р. шириною не більше 24 морських миль, відлічуваних від тих самих вихідних ліній, що й територіальне море, і в якому прибережна держава здійснює певні види контролю, необхідного для запобігання порушенням митних, фіскальних, імміграційних або санітарних законів і правил у межах сухопутної території або територіального моря, а також для покарання за здійснення порушень в зазначених областях.

Таким чином, прилегла зона встановлюється для досягнення чітко визначених цілей та існує думка, що розширення цих цілей є неприпустимим.

Відповідно до Женевської конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. режим прилеглої зони зводиться до наступних основних положень.

По-перше, прибережна держава в прилеглій зоні, позначеної як частина відкритого моря, може здійснювати контроль, необхідний для недопущення порушень митних, фіскальних, імміграційних або сані-

тарних правил, а також для покарання за порушення таких правил, вчинених в межах її території або територіального моря.

По-друге, прилегла зона не може поширюватися за межі 12 миль від вихідної лінії, від якої відміряється ширина територіального моря.

І по-третє, якщо береги двох держав розташовані один проти іншого або примикають один до одного, жодна держава не має права, якщо не досягнуто згоди про інше, поширювати свою прилеглу зону за серединну лінію, кожна точка якої рівним чином відстоїть від найближчих точок вихідних ліній, від яких відміряються територіальні моря цих двох держав.

Конвенція 1982 р. підтвердила правовий режим прилеглої зони, встановлений Конвенцією 1958 р., однак внесла істотну зміну із приводу ширини, збільшивши її у два рази й у такий спосіб встановивши максимально припустиму межу в 24 морські милі.

На відміну від територіального моря в прилеглій зоні прибережна держава може здійснювати лише обмежений перелік видів контролю. Таким чином, відмінна риса прилеглої зони полягає в тому, що права прибережної держави тут характеризуються строго цільовим призначенням і зводяться до контролю, що має подвійне призначення: по-перше, він здійснюється для запобігання порушенням певних правил у межах території або територіального моря прибережної держави та, по-друге, для покарання за вчинені порушення зазначених правил.

Інша важлива ознака Конвенції 1982 р. – відсутність визначення прилеглої зони як частини відкритого моря.

Практика встановлення прибережними державами особливого режиму в районах відкритого моря, безпосередньо прилеглих до зовнішніх границь їхнього територіального моря, відома досить давно. Вперше митну зону встановила Англія в 1736 р. В 1799 р. митну зону шириною в 12 миль встановили США, в 1817 р. – Франція, в 1822 р. – Бельгія. У цей період зони фіскального контролю були введені Аргентиною, Сальвадором, Чилі та Еквадором. Україна прилеглу зону не встановила.

Міжнародній практиці відомі також санітарні зони. Встановлення такого роду зон є характерним для арабських країн. Фіскальна та імміграційна зони встановлені Індією.

Різні види прилеглих зон – митні, санітарні, імміграційні, фіскальні – встановлюються шляхом видання внутрішніх законодавчих актів та укладання міжнародних договорів.

Крім названих зон, ряд держав установили інші види прилеглих зон, зокрема, зони кримінальної юрисдикції, зони нейтралітету, зони запобігання забрудненню і т. ін. Наприклад, Бірма, В'єтнам, Індія, Пакистан, Саудівська Аравія, Судан встановили прибережні зони безпеки.

Якщо до набрання чинності Конвенцією 1982 р. наявність таких зон, не позначених в конвенційних положеннях, заперечень не викликає, то на сьогодні встановлення прибережними державами інших прилеглих зон, ніж санітарна, фіскальна, митна та імміграційна, є, з погляду міжнародного права, неправомірним.

В прилеглий зоні прибережна держава може здійснювати право переслідування «по гарячих слідах». Однак згідно зі ст. 111 Конвенції ООН з морського права 1982 р. таке переслідування може розпочатися тільки у зв'язку з порушенням прав, для захисту яких встановлена ця зона.

За останніми даними 55 держав встановили прилеглу зону шириною 24 морські милі та менше. Тільки Сирія оголосила прилеглу зону більше 24 морських миль (41 морська миля).

Контрольні питання

1. Яким чином закріплений правовий статус прилеглої зони в Женевській конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 року?
2. Яким чином закріплений правовий статус прилеглої зони в та Конвенції ООН з морського права 1982 р.?
3. З метою попередження порушення яких правил встановлюється прилегла зона?

2.6. ПРАВОВИЙ СТАТУС ВИКЛЮЧНОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ ЗОНИ

Виключна економічна зона – морський район, що перебуває за межами територіального моря та прилягає до нього, шириною до 200 морських миль, що підпадає під особливий правовий режим, передбачений положеннями Конвенції ООН з морського права 1982 р.

Відповідно до ст. 56 Конвенції ООН з морського права 1982 р. у виключній економічній зоні прибережна держава має суверенні права на розвідку, розробку та збереження природних ресурсів, живих і неживих, у водах, що покривають морське дно, на морському дні та в його надрах, так само як й на розробку ресурсів з метою виробництва енергії шляхом використання води, течій та вітру. В цій зоні прибережні держави мають також право на створення та використання штучних островів, установок і споруд, морських наукових досліджень, захист і збереження морського середовища.

Головна особливість цього режиму полягає в тому, що в зазначеній зоні права і юрисдикція прибережної держави, а також права та свободи інших держав встановлені цілком чітко та виразно відповідними положеннями Конвенції 1982 р. Тому помилково вважати, що режим виключної економічної зони може встановлюватися прибережною державою за своїм розсудом.

Характерні риси правового режиму виключної економічної зони наступні.

По-перше, виключна економічна зона перебуває за межами території прибережної держави, на неї не поширюється суверенітет останньої. Права прибережної держави мають тут винятково обмежений характер.

По-друге, виключна економічна зона виникла як результат компромісу, до якого прийшли держави в ході підготовки та проведення III Конференції ООН з морського права. Це був компроміс між державами, що претендували на значно більшу ширину територіального моря, ніж 12 морських миль (до 200 морських миль), і країнами, які, будучи зацікавленими в забезпеченні багатобічної морської діяльності, заперечували проти такого розширення територіальних меж суверенітету прибережних держав.

Держави, що ждали на розширення територіального моря, особливо ряд країн Африки, Азії та Латинської Америки, прагнули головним чином до встановлення свого контролю відносно природних ресурсів прибережних районів, а також проведення в них наукових досліджень і захисту морського середовища. Країни, що переслідували цілі, пов'язані зі здійсненням мореплавства, включаючи військове, погодилися на розширення прав прибережних країн у просторовому відношенні в справі забезпечення їхніх економічних інтересів. Мож-

ливість узгодження інтересів кожної із прибережних держав та інших країн, що є потужними і традиційними морськими державами, стало одним з невід'ємних елементів того «пакета», що й привів, в остаточному підсумку, до вироблення та остаточного прийняття Конвенції.

Прибережна держава у виключній економічній зоні здійснює:

а) суверенні права з метою розвідки, розробки й збереження природних ресурсів, як живих, так й неживих, у водах, що покривають морське дно, на морському дні та в його надрах, а також з метою управління цими ресурсами, і відносно інших видів діяльності з економічної розвідки та розробки зазначеної зони, таких, як виробництво енергії шляхом використання води, течій та вітру;

б) юрисдикцію, передбачену положеннями Конвенції, стосовно: створення та використання штучних островів, установок і споруд; морських наукових досліджень; захисту та збереження морського середовища;

в) інші права та обов'язки, передбачені Конвенцією.

Здійснюючи свої права, прибережна держава зобов'язана належним чином враховувати права інших держав у виключній економічній зоні.

Таким чином, по-перше, прибережна держава володіє у виключній економічній зоні не суверенітетом, а суверенними правами, тобто правами, встановленими в строго визначених цілях та чітко обмеженому обсязі. По-друге, суверенні права встановлені лише з метою розвідки, розробки та збереження живих і неживих природних ресурсів. Це означає, зокрема, що прибережні держави здійснюють суверенні права відносно всіх рибних ресурсів, включаючи прикріплені до морського дна (наприклад, ракоподібні), мінеральних ресурсів – нафта, газ та ін., а також енергії від використання морських течій, вітру та води. По-третє, зазначені права мають виключний характер: жодна інша держава не вправі без згоди прибережної держави здійснювати подібну діяльність в її виключній економічній зоні.

Точно такий самий виключний характер має передбачена Конвенцією юрисдикція прибережної держави у виключній економічній зоні. З одного боку, ця юрисдикція здійснюється в точно встановлених обсягах та цілях, але з іншого боку – жодна держава не вправі здійснювати юрисдикцію стосовно штучних островів, установок і споруд. Наприклад, будь-яка держава не вправі встановлювати такі штучні

острови, споруди та установки без згоди прибережної держави. Тільки прибережна держава вправі здійснювати юрисдикцію у зв'язку з будь-якими порушеннями в сфері захисту морського середовища. Тільки прибережна держава вправі давати дозвіл на проведення морських наукових досліджень в її виключній економічній зоні.

Характерно, що обсяг прав прибережної держави у виключній економічній зоні є досить обмеженим, ця держава може здійснювати тільки ті права та обов'язки, які передбачені в Конвенції 1982 р. Іншими словами, жодна прибережна держава не може претендувати у виключній економічній зоні на здійснення будь-якого права, яке не встановлено положеннями Конвенції (наприклад, контролювати іноземне судноплавство, здійснювати митний або санітарний контроль і т. ін.).

Незважаючи на повне визнання суверенних прав та юрисдикції прибережних держав у виключній економічній зоні, інші держави користуються свободами судноплавства та польотів, прокладки підводних кабелів і трубопроводів та іншими правомірними з погляду міжнародного права видами використання моря, що належать до цих свобод, такими, що пов'язані з експлуатацією суден, літальних апаратів та підводних кабелів і трубопроводів, та сумісними з іншими положеннями Конвенції 1982 р. (ст. 58, п. 1). До числа інших правомірних видів використання моря у виключній економічній зоні можна віднести, наприклад, застосування штучних супутників Землі для здійснення космічного зв'язку між суднами та береговими службами за допомогою супутникової системи зв'язку.

Ширина виключної економічної зони не повинна перевищувати 200 морських миль, відлічуваних від вихідних ліній, від яких відміряється ширина територіального моря.

Відповідно до ст. 92 Конституції України виключно законами України визначаються, зокрема, засади використання природних ресурсів, виключної (морської) економічної зони та континентального шельфу. У цьому зв'язку слід зазначити, що положення Закону України від 16.05.1995 р. «Про виключну (морську) економічну зону України» повністю відповідають нормам міжнародного права.

Відповідно до ст. 4 цього Закону Україна у своїй виключній (морській) економічній зоні має:

– суверенні права щодо розвідки, розробки і збереження природних ресурсів як живих, так і неживих у водах, що покривають морське

дно, на морському дні та в його надрах, а також з метою управління цими ресурсами і щодо здійснення інших видів діяльності по економічній розвідці та розробці зазначеної зони, у тому числі виробництву енергії шляхом використання води, течій і вітру;

- юрисдикцію, передбачену відповідними положеннями цього Закону та нормами міжнародного права, щодо створення і використання штучних островів, установок і споруд, здійснення морських наукових досліджень, захисту та збереження морського середовища;

- інші права, передбачені цим Законом, іншими законодавчими актами України та загальновизнаними нормами міжнародного права.

Згідно зі ст. 9 зазначеного Закону, Україна з метою забезпечення своїх суверенних прав на розвідку, експлуатацію, збереження живих ресурсів та управління ними у своїй виключній (морській) економічній зоні вживає заходів (включаючи огляд, інспекцію, арешт і судовий розгляд) для забезпечення дотримання законодавства України.

Відповідно до ст.ст. 22 – 26 зазначеного Закону передбачені наступні види порушень режиму виключної (морської) економічної зони:

- незаконна промислова діяльність (незаконна розвідка чи розробка природних ресурсів виключної (морської) економічної зони України, а так само створення штучних островів, будівництво установок і споруд, встановлення навколо них зон безпеки без дозволу спеціально уповноваженого органу України);

- порушення правил безпечної експлуатації споруд (незабезпечення установок чи інших споруд, що знаходяться у виключній (морській) економічній зоні України, постійними засобами попередження про їх наявність, порушення правил підтримання цих засобів у належному стані чи порушення правил ліквідації тих споруд, експлуатацію яких остаточно припинено);

- незаконна експлуатація природних ресурсів (незаконне видобування природних ресурсів у межах виключної (морської) економічної зони України);

- незаконне ведення морських наукових досліджень;

- забруднення морського середовища (незаконне забруднення будь-яким способом морського середовища виключної (морської) економічної зони України речовинами, шкідливими для здоров'я людей або живих ресурсів моря, чи іншими відходами, матеріалами і пред-

метами, які можуть завдавати шкоду або створити перешкоди для правомірної діяльності на морі, а так само інше порушення правил запобігання забрудненню морського середовища).

Слід зазначити, що прийняття Закону «Про виключну (морську) економічну зону України» було обумовлено кардинальними внутрішньо-державними змінами та зовнішньополітичними і міжнародно-правовими факторами, насамперед набранням чинності Конвенцією 1982 р.

Контрольні питання

1. Де вперше був закріплений правовий статус та режим діяльності у виключній економічній зоні?
2. Якою є головна особливість статусу та режиму використання виключної економічної зони?
3. Охарактеризуйте національний правовий режим виключної економічної зони України відповідно до Закону України від 16.05.1995 р. «Про виключну (морську) економічну зону України».
4. Які види відповідальності передбачені українським законодавством за порушення законодавства про виключну (морську) економічну зону України?
5. Які органи і посадові особи уповноважені застосовувати санкції за порушення законодавства про виключну (морську) економічну зону України?

2.7. ПРАВОВИЙ СТАТУС ВНУТРІШНІХ МОРСЬКИХ ВОД

Внутрішні морські води складаються з вод морських портів, заток, бухт, губ, лиманів, «історичних» вод (заток, морів, проток).

Загальне визначення поняття цього морського простору закріплене в ст. 5 Женевської конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. та ст. 8 Конвенції ООН з морського права 1982 р.

Відповідно до Закону України «Про державний кордон України», до внутрішніх вод України належать морські води, розташовані в бік берега від прямих вихідних ліній, прийнятих для відліку ширини територіального моря України; води портів України, обмежені лінією, яка проходить через постійні портові споруди, які найбільше виступають у бік моря; води заток, бухт, губ і лиманів, гаваней і рейдів, береги

яких повністю належать Україні, до прямої лінії, проведеної від берега до берега в місці, де з боку моря вперше утворюється один або кілька проходів, якщо ширина кожного з них не перевищує 24 морських миль; води заток, бухт, губ і лиманів, морів і проток, що історично належать Україні; обмежена лінією державного кордону частина вод річок, озер та інших водойм, береги яких належать Україні.

Внутрішні морські води повністю перебувають під суверенітетом прибережної держави та встановлення їхнього правового режиму цілком належить до повноважень цієї держави.

Найбільш цікавим є визначення режиму в портах держави. В широкому змісті правовий режим судна в порту – це правопорядок, якому підлегло судно в той час, коли воно перебуває в межах порту, тобто вся сукупність норм, що регламентують права та обов'язки судна при вході в порт, перебування в ньому та виході з порту. Норми, що регламентують правовий режим судна в порту, містяться у внутрішньому законодавстві, правилах і звичаях держав, в деяких міжнародних конвенціях та інших багатосторонніх та двосторонніх угодах між державами. В міжнародному праві відсутні кодифіковані загальновизнані норми, що з вичерпною повнотою визначають правовий режим суден в іноземних портах. Зазвичай правовий режим перебування іноземних суден в порту визначається відносно обсягу пільг та переваг при заході в порт, стягненні певних зборів, наданні причалів та інших послуг [39, 223].

Режим в портах підтримується силами держави, в якій такі порти або судноплавні шляхи перебувають. Відповідно до внутрішніх законодавств цих держав встановлюються вимоги до перебування суден в порту, до заходу та виходу з порту, про транзит через води портів (внутрішні води держави) та про режим проходу судноплавними шляхами. Однак у випадках, коли такі об'єкти використовуються для міжнародного сполучення виникає питання про їхній міжнародно-правовий режим. Правове регулювання діяльності на цих об'єктах здійснюється на базі принципів та норм міжнародного права, закріплених в двох – або багатосторонніх міжнародних договорах. Серед них: Заключний акт Віденського конгресу (1815 р.), Белградська конвенція про режим судноплавства на Дунаї (1948 р.), Акт про судноплавство та економічне співробітництва між державами басейну ріки Нігер (1963 р.), Конвенція щодо розвитку басейну озера Чад (1969 р.), Договір про ба-

сейн ріки Ла-Плата (1969 р.), Договір про співробітництво в Амазонії (1978 р.). [40, 48]

Кожний зі згаданих документів розроблявся та приймався стосовно конкретного водного об'єкта. Однак історія міжнародно-правового регулювання судноплавних шляхів міжнародного значення знає також й договори більш загального характеру, які, втім, не одержали широкого визнання, серед них: Барселонська конвенція про судноплавні водні шляхи, що мають міжнародне значення (1921 р.) та Гельсінські правила використання вод міжнародних рік (1966 р.).

Конференція, що проводилася в квітні 1921 р. в Барселоні під егідою Ліги Націй, прийняла дві конвенції зі статутами про свободу транзиту та про режим судноплавних шляхів міжнародного значення, а також дві резолюції: з питань міжнародного режиму портів та з питань міжнародного режиму залізниць. Зазначеними резолюціями були закладені початки для подальшої розробки міжнародних актів про режим портів і залізниць, що знайшло своє втілення в прийнятті двома роками пізніше, в 1923 році в Женеві, двох конвенцій зі статутами про міжнародний режим морських портів та про міжнародний режим залізниць.

Статут про свободу транзиту передбачає, що «заходи, прийняті учасниками статуту, полегшують вільний транзит залізницями та водними шляхами», при цьому стосовно транзиту не повинно бути жодного розходження або дискримінації у зв'язку з національністю осіб, прапором судна, власністю перевезених транзитом товарів, місцем їхнього походження, ввезення, призначення і т. ін. Здійснення транзиту саме по собі не може з'явитися підставою для стягнення будь-яких зборів. Статут передбачає право держав, що беруть участь в ньому, не допускати транзиту товарів, ввезення яких є забороненим.

Відповідно до Преамбули цієї Конвенції, держави-учасниці мають намір «проголосити право вільного транзиту та здійснювати регулювання такого транзиту в якості одного з кращих способів розвитку співробітництва між державами». Це положення, однак, як витікає зі ст. 6 Статуту, не розглядалося як норма загального міжнародного права, що застосовується й до держав, що не є учасниками Барселонської конвенції. Дійсно, за змістом ст. 6, держави-учасниці не зобов'язані надавати право вільного транзиту будь-якій третій державі, за винятком випадку, коли «однією з зацікавлених держав-

учасниць показані переконливі доводи» на користь такого транзиту. Транзит надається не безкоштовно, але тарифи за транзит повинні бути, відповідно до ст. 4 Статуту, «розумними» (reasonable). Відповідно до ст. 2 Статуту, держави-учасниці зобов'язані сприяти вільному транзиту залізничними та водними шляхами, зручними для міжнародного транзиту. Вони вправі вжити заходів забезпечення безпеки шляхів, засобів сполучення та інших своїх інтересів, що стосуються транзиту (ст. 5 Статуту).

Ст. 3 Статуту передбачає, що крім зборів для покриття видатків на управління та нагляд у зв'язку із транзитом, держави-учасниці не повинні та не вправі встановлювати будь-яких спеціальних зборів за транзит.

Залишається відкритим питання про те, чи можна вважати ці зафіксовані в Барселонській конвенції 1921 р. юридичні приписи звичаєвими нормами сучасного міжнародного права та в цій якості застосовуваними до будь-якого транзиту, у т.ч. такого, за якого перетинаються не лише державні кордони, але й розмежувальні лінії між континентальними шельфами – якщо мова йде про транзит вантажів однієї держави за допомогою трубопроводу, прокладеного на континентальному шельфі іншої держави.

Статут про режим судноплавних шляхів міжнародного значення передбачає застосування зазначеного режиму стосовно рік, які на своєму судноплавному протязі перетинають до впадання в море території різних держав або протікають вздовж їхніх границь.

На відміну від встановленого на Віденському конгресі 1814 р. з ініціативи представника Пруссії Гумбольдта принципу свободи судноплавства на міжнародних ріках лише для прибережних держав (відносно судноплавства на Рейні) Барселонські конвенції 1921 р. передбачають застосування принципу свободи судноплавства для всіх учасників конвенції безвідносно до того, чи є вони прибережними чи ні. При цьому громадяни, вантажі та судна договірних держав повинні у всіх відносинах користуватися однаковим режимом. Однак кожна з прибережних держав має виключне право на здійснення каботажних перевезень. Принцип свободи судноплавства, закладений в конвенціях, був заснований на прагненні перешкодити перевазі економічного впливу великих держав у прибережних державах. Положення статуту не мають застосування стосовно судноплавства

військових та поліцейських суден, суден, що здійснюють нагляд, та інших суден, що виконують функції публічної служби.

Конвенція про свободу транзиту була ратифікована 27 державами, конвенція про режим судноплавних шляхів – 16. До числа держав, що ратифікували обидві конвенції, увійшли Англія, Франція, Італія, Болгарія, Данія, Індія, Фінляндія, Норвегія, Чилі, Нова Зеландія. Поза дією конвенцій залишилися США та СРСР.

Конференція Ліги націй, що відбулася в Генуї 10 квітня 1922 року, запропонувала в своїй резолюції, що була спрямована в компетентні організації Ліги націй зі схваленням Ради та Асамблеї Ліги націй, що Міжнародна конвенція, що стосується режиму сполучень, передбачена в мирних договорах, повинна бути укладена та впроваджена в життя якнайшвидше, оскільки й ст. 379 Версальського договору, й відповідні статті інших мирних договорів передбачають підготовку універсальної Конвенції про міжнародний режим портів;

В 1923 р. у Женеві відбулася конференція Комітету комунікацій і транзиту Ліги націй. На ній були прийняті Конвенція і Статут про міжнародний режим морських портів [4]. Конвенція розповсюджується на морські порти, зазвичай відвідувані морськими суднами та слугують для зовнішньої торгівлі. Вона стосується лише деяких питань режиму морських портів.

Женевська конвенція і Статут про міжнародний режим морських портів 1923 р. вперше на міжнародному рівні встановила, що кожна договірна сторона зобов'язується забезпечити суднам будь-якої іншої договірної сторони ставлення, рівне тому, яким користуються її власні судна або судна будь-якої іншої держави в морських портах, що перебувають під її суверенітетом або владою, стосовно свободи доступу до порту та його використання, а також повного користування пілгами, яких вона надає для судноплавства та комерційних операцій їхнім суднам, їхнім товарам та їхнім пасажиром. Встановлена в такий спосіб рівність ставлення поширюється на будь-якого виду пільги, що стосуються надання місць біля причалів, вивантаження та навантаження, а також будь-якого роду мита і зборів, що стягуються від імені або для уряду, офіційної влади, концесіонерів або будь-яких установ. Відповідно до ст. 1 Статуту, морськими портами вважаються порти, нормально відвідувані морськими суднами та слугують для зовнішньої торгівлі. Його норми не поширюються на каботаж, бук-

сирну та лоцманську служби, військові, поліцейські судна та судна, що здійснюють у будь-якому вигляді суспільну владу та будь-які інші судна, коли ці останні слугують виключно цілям військово-морських, військових або військово-повітряних сил будь-якої держави, а також Статут не поширюється на рибальські судна та продукти їхнього промыслу (ст.ст. 10–14 Статуту).

Барселонські та Женевські конвенції і статuti про свободу транзиту, про режим судноплавних шляхів міжнародного значення, про міжнародний режим морських портів на сьогодні є діючими документами, однак не загальновизнаними.

При цьому досить зручною практикою для держав, що не приєдналися до цих угод, є прийняття міжнародних документів стосовно конкретних об'єктів, а також укладення двосторонніх угод про морське торговельне судноплавство та закріплення в них положень, що регулюють не лише перебування суден в портах договірних сторін, але й порядок взаємного визнання документів моряків, а також деякі інші питання, з чого слідує, що укладання двосторонніх угод є важливим кроком для подальшого розвитку перспективних напрямків співробітництва в галузі морського судноплавства між країнами, налагодження торгово-економічних зв'язків, поліпшення взаємних умов транзиту та перевезень пасажирів і вантажів, зміцнення добросусідських відносин.

Конвенція про міжнародний режим морських портів вперше на міжнародному рівні закріпила свободу сполучень шляхом обов'язкового встановлення в морських портах країн, що перебувають під їхнім суверенітетом і в їхньому підпорядкуванні, з метою міжнародної торгівлі рівне ставлення до суден всіх договірних держав та вантажів і пасажирів, що перебувають на них.

Конвенція є відкритою для підписання, про що свідчать положення, закріплені в преамбулі: найкращим способом досягнення зазначених цілей (свободи сполучень, рівного ставлення до суден всіх договірних держав) є спосіб укладання універсальної конвенції, до якої згодом зможе приєднатися якомога більша кількість держав. Конвенція надає юридичну силу правилам Статуту, що визначає міжнародний режим портів.

Конвенція не ущемляє прав і обов'язків, що впливають із положень Договору про мир, підписаного у Версалі 28 червня 1919 р.

або з положень інших подібних договорів, настільки, наскільки вони стосуються Сторін що їх підписали, так само й переваг, надаваних такими договорами (ст. 2 Конвенції).

Конвенція підлягає ратифікації. Документи про ратифікацію зберігаються в Генерального секретаря Ліги націй, який інформує про їхнє одержання кожену державу, що підписала або приєдналася до конвенції.

Датою набрання конвенцією чинності є дев'яностий день після одержання Генеральним секретарем Ліги націй п'ятої ратифікації. Після цього ця конвенція набере чинності щодо кожної сторони на дев'яностий день після одержання ратифікаційних грамот або заяв про приєднання відповідно до правил ст. 18 Статуту Ліги націй.

Генеральний секретар Ліги націй веде спеціальний список, що містить перелік держав що підписали, ратифікували, приєдналися, денонсували цю конвенцію. Цей список повинен бути доступним членам Ліги в будь-який час; він повинен публікуватися якомога частіше, відповідно до вказівок Ради (ст. 7).

Будь-яка держава, підписуючи або приєднуючись до цієї конвенції може заявити в момент як підписання, ратифікації, так й приєднання про те, що прийняття ними цієї конвенції не включає будь-яку або всі їхні закордонні володіння, протекторати, а також закордонні території, що перебувають під їхнім суверенітетом або в підпорядкуванні, а також може згодом приєднати відповідно до правил, викладених в ст. 5, до конвенції від їхнього імені будь-яку колонію, закордонне володіння, протекторат або територію, які були виключені цією заявою. Денонсація може бути здійснена також окремо стосовно будь-якої такої колонії, закордонного володіння, протекторату або території, правила, викладені в ст. 8, будуть застосовуватися для кожної такої денонсації.

Статут про міжнародний режим морських портів передбачає надання на умовах взаємності для торговельних суден країн-учасниць Конвенції вільного доступу до їхніх портів та рівного із власними суднами або суднами будь-якої іншої держави права стосовно користування портами (надання місць біля причалів, навантаження-розвантаження та інших комерційних операцій), а також стягнення будь-яких зборів та мита (ст. 2). Перелік мита і зборів, що стягуються в портах, а також поліцейські та навігаційні правила повинні зазда-

легідь опубліковуватися до набрання ними чинності. Адміністрація порту повинна мати всі ці документи для того, щоб ними могли користуватися зацікавлені особи (ст. 3).

Вся інформація про мито та збори, що стягуються для використання для потреб порту, повинні належним чином опубліковуватися до набрання чинності. Вищезазначене стосується також звичаїв порту та портових правил. В кожному морському порту портові влади повинні мати для вільного ознайомлення особами, що мають до цього відношення, перелік діючих мит і зборів, які стягуються в порту, так само як й копії звичаїв порту і портових правил (ст. 4).

Мито та інші збори, а також місцеві податки і збори, пов'язані з експортом або імпортом товарів через порти, повинні стягуватися зі всіх суден на рівних умовах без будь-якої дискримінації стосовно власних суден або суден будь-якої іншої країни (ст. 5).

Крім виняткових випадків, пов'язаних з особливими географічними, економічними та технічними умовами, мито в портах не повинне бути вище за те, що стягується на інших митних кордонах цієї держави з тих самих товарів, перевезених в тому самому напрямку або з того ж напрямку (ст. 7).

Якщо будь-яка держава-учасниця Конвенції не надає в своїх портах суднам іншого учасника умови, передбачені Конвенцією, то остання може тимчасово припинити надання цих умов в своїх портах суднам зазначеної держави після повідомлення про це дипломатичним шляхом. Питання може бути також передане однією зі сторін до Міжнародного суду.

Положення Конвенції не поширюються на каботажні перевезення та не зачіпають права держави стосовно організації та регламентування буксирної та лоцманської служб в своїх портах.

Статут жодною мірою не застосовується до рибальських суден та їхніх уловів (ст. 14).

Кожна договірна держава зберігає право на призупинення надання переваг рівного ставлення стосовно будь-якого судна держави, що неефективно застосовує положення цього Статуту стосовно суден, вищезазначеної договірної держави.

При підписання Конвенції і Статуту був підписаний також й протокол до неї, який встановив, що:

1) положення Статуту будуть застосовуватися стосовно портів-притулків, споруджених спеціально з цією метою.

2) застереження Уряду Великобританії, що стосується правил, які містяться в Частині 24 «Pilotage Act» 1913 року, приймається.

3) обов'язки, що накладаються законодавством Франції на суднових посередників не будуть розглядатися як такі, що суперечать принципам і духу Статуту про міжнародний режим морських портів;

4) умова про взаємність, що міститься в ст. 2 Статуту про міжнародний режим морських портів не виключає надання переваг згаданого Статуту Договірним державам, які не мають морських портів та не користуються в жодній із зон морського порту іншої держави правами, згаданими в ст. 15 цього Статуту;

5) у випадку, якщо прапор або національність договірної держави виявиться такою самою як прапор або національність держави або території, яка не є стороною конвенції, жодні претензії не можуть пред'являтися від імені такої держави або території стосовно переваг, передбачених Статутом для прапора або національності договірної держави.

Протокол має таку саму юридичну силу та термін дії, як й Статут, невід'ємною частиною якого він має вважатися

Зазвичай договори та угоди містять один з двох видів режиму: національний режим або режим найбільшого сприяння. Якщо угодою встановлений національний режим, то іноземні торговельні судна користуються в портах іншої держави тим самим режимом, що й вітчизняні торговельні судна (двосторонні угоди України із Грецією, Грузією, Естонією, Єгиптом, Йорданським Хашимітським Королівством, Іраном, Кореєю, Кубою, Лівією, Панамою, Російською Федерацією, Сирією, Словенією, Туреччиною, Францією).

Надаючи на основі взаємності суднам національний режим, держави не ставлять за мету зрівняти вимоги до суден в портах обох держав. Основним при національному режимі є те, що вимоги щодо процедури оформлення, розмір стягуваних зборів, та інші повинні бути такими самими, як й стосовно національних суден. З цього слідує, що в портах однієї сторони можуть існувати збори, яких немає в іншій, або може відрізнятися процедура оформлення приходу-відходу. В тих випадках, коли договором встановлюється національний режим, іноземні торговельні судна користуються в портах держави тим самим режимом, що й вітчизняні торговельні судна. Тобто передбачається, що кожна договірна сторона надасть суднам іншої сторони такий са-

мий режим, який вона надає своїм суднам, зайнятим в міжнародних сполученнях, стосовно вільного доступу до портів, їхнього використання для навантаження та вивантаження вантажів, посадки та висадки пасажирів, сплати зборів і податків, здійснення звичайних комерційних операцій та використання послуг, призначених для забезпечення мореплавства. Надання національного режиму на взаємній основі передбачено в 11 двосторонніх угодах України з торговельного мореплавства, що складає майже 50% всіх побібних угод.

Як правило, національний режим не застосовується до діяльності, що резервується кожною стороною для своїх організацій та підприємств (зокрема, стосовно плавання в каботажі, рятувальних операцій, лоцманського проведення, буксирування), а також до формальностей, що стосуються в'їзду та перебування іноземців. Перелік виключень доповнюють: «державна служба», «морські розвідувальні роботи», «промір глибин у територіальних водах» (ст. 7 Угоди з Німеччиною).

Режим найбільшого сприяння означає, що суднам однієї договірної держави в портах іншої надається режим не гірший, за той, яким користуються судна будь-якої третьої держави. (двосторонні угоди України з Болгарією, Латвією, Республікою В'єтнам, Ізраїлем, Індією, Китаєм).

Зазвичай визначається правовий режим перебування іноземних суден в порту стосовно обсягу пільг і переваг при заході до порту, стягненні певних зборів, наданні причалів та інших послуг.

Питання допуску суден до портів також включається до угод. Так, угоди можуть містити умову допуску тільки до «відкритих портів» (ст. 2 Угоди з Німеччиною); перелік закритих та/або відкритих портів (ст. ст. II, III Угоди з США). Хоча прибережна держава і має право заборонити вхід до своїх портів іноземним торговельним суднам, більшість таких держав є схильними до підтримування торгівлі і, відтак, запрошують іноземні судна до своїх портів. Важливим в цьому відношенні є питання не про те, чи має судно право заходити до порту, а яким є його правовий статус, коли воно зайшло туди.

Режим найбільш сприятливої нації також означає, що суднам однієї договірної держави, в портах іншої надається режим, не гірший, за той, яким користуються судна будь-якої іншої третьої держави. Іноді в договорах або угодах вказується, що договірні сторони, надають взаємно безумовний та необмежений режим найбільш сприятливої

нації щодо всіх питань, які стосуються торгівлі між обома державами та мореплавства. Зазначена форма означає, що переваги та пільги, які передбачені договором, надаються сторонами безоплатно та без будь-яких умов і будь-які пільги, які будуть зазначені в договорах із третіми державами, автоматично будуть поширюватися на договірні держави. На таких умовах підписана Угода із загальних питань торгівлі та мореплавства між Союзом Радянських Соціалістичних Республік і Федеративною Республікою Німеччина від 25 квітня в 1958 р., відповідно до ст. 1 якої «товари, що походять з території однієї з Договірних держав, будуть користуватися як при ввезенні, так й при вивезенні їх на територію іншої Договірної держави безумовним режимом найбільш сприятливої нації стосовно мита та інших податків і зборів, пов'язаних із ввезенням або вивезенням товарів, стосовно способів стягнення зазначених мит, податків і зборів, а також стосовно правил і формальностей, яким підлягають товари при митній обробці». Такий самий режим був встановлений в угодах СРСР із Кіпром, Лівією, ОАЕ.

Режим перебування суден в портах більшою мірою визначається нормами адміністративного права. Відмінною рисою адміністративної юрисдикції є те, що вона застосовується без винятку до всіх суден, — державних та приватних, тобто діє принцип повної компетенції влади прибережної держави. При укладенні угод, в яких передбачаються певні виключення з кримінальної та цивільної юрисдикції, спеціально обумовлюється, що ці виключення не зачіпають прав місцевої влади в тому, що стосується застосування митного та санітарного законодавства і правил, а також заходів контролю, які стосуються безпеки суден, охорони людського життя, допуску іноземців.

Таким чином, адміністративна юрисдикція здійснюється з метою санітарної охорони кордонів, захисту економічних та політичних інтересів прибережної держави, а також безпеки мореплавства. Всі морські держави для цього мають спеціальне адміністративне законодавство, і будь-яке розумне застосування влади до іноземних суден і осіб, які перебувають на них, відповідають принципам міжнародного права.

В угоді може обумовлюватися, що передбачений режим не поширюється на діяльність, що резервується для своїх організацій та підприємств.

Зіставляючи обидва режими Секретаріат ЮНКТАД у доповіді «Режим іноземних торговельних суден в портах» дійшов висновку,

що обсяг прав та привілеїв, надаваних суднам на основі національного режиму, визначити набагато простіше, ніж при застосуванні режиму найбільш сприятливої нації. Зокрема, можна легко перевірити, чи надається портове устаткування на однакових умовах як іноземним, так й національним суднам. На думку Секретаріату, одночасне надання обох режимів створить оптимальний режим, надаваний в даному порту, і забезпечить справедливе ставлення до всіх торговельних суден незалежно від національності. У доповіді Секретаріату міститься й низка принципів, що стосуються заходу торговельних суден до портів. Для полегшення розвитку морської торгівлі пропонувалося:

1) схвалити загальне правило, відповідно до якого морські порти були б відкриті для заходу іноземних суден із законною метою;

2) схвалити міжнародні стандарти, що стосуються умов і процедур, які регламентують такий доступ;

3) визначити обставини, за яких в заході може бути відмовлено.

Комітет з морських перевезень ЮНКТАД розглянув доповідь на восьмій сесії та ухвалив рішення про те, що питання про режим іноземних суден в портах повинне постійно вивчатися Комітетом, а також виразив побажання, щоб ЮНКТАД та ІМО було налагоджено тісне співробітництво з цього питання.

Іноді в угодах зазначається, що договірні сторони надають взаємно безумовний і необмежений режим найбільшого сприяння. Зазначена формула означає, що переваги та пільги, передбачені договором, надаються сторонами безоплатно та без будь-яких умов та будь-які пільги, які будуть зазначені в договорах із третіми державами, автоматично поширюються на договірні держави».

Ст. 5 Угоди України з Гонконгом передбачає надання суднам та членам екіпажа сторін угоди «національного режиму найбільшого сприяння», що характеризується словом «вільно» стосовно всіх видів діяльності та користування послугами. В Угоді зі США говориться, що «кожна Сторона, відповідно до своїх законів та правил, надає недискримінаційний режим».

В угодах з Кубою та Російською Федерацією «режим найбільшого сприяння» надається Сторонам та їхнім судам «зі всіх питань торговельного судноплавства, якщо інше не передбачено в цій угоді». Суднам кожної зі сторін буде надане таке саме поводження, що забезпечується своїм суднам, зайнятим у міжнародних перевезеннях, в

частині «вільного доступу до портів, використання портів для навантаження та розвантаження вантажів, посадки та висадки пасажирів, сплати корабельних та інших зборів і податків, користування всіма послугами для судноплавства та здійснення звичайних комерційних операцій».

Окремо варто зазначити про положення, що стосуються визнання судових документів. В цьому питанні основною вимогою сторін є: видача документів компетентними органами та відповідність форми та змісту документів вимогам міжнародних конвенцій.

Особлива увага приділяється питанню визнання Обмірного свідоцтва та стягнення на його підставі портів зборів.

Варто мати на увазі, що при характеристиці правового режиму судна у внутрішніх водах іноземної держави одночасно мають бути на увазі права та обов'язки судна в порту.

В угодах встановлюється, що судові влади не будуть приймати до розгляду цивільні справи, що виникають зі спорів між капітаном судна та будь-яким членом екіпажу, зокрема, у зв'язку з договором наймання на роботу.

Багато угод містять положення про те, що адміністративні та судові влади не будуть здійснювати втручання у випадку правопорушень, вчинених «на борту судна, що перебуває в порту/в його межах» (угоди з Болгарією, Іраном, Кубою / Єгиптом, Сирією, Туреччиною, Естонією), якщо вони не порушують спокою та громадського порядку на території порту або суспільну безпеку (існують й деякі інші виключення). Це саме положення містять й інші угоди, однак, просторова сфера його застосування є розширеною: «внутрішні води» – для Греції, Грузії, Російської Федерації, «територіальні води» – для Панами, Словенії, Франції та ще п'яти держав. В Угоді з Ізраїлем це питання не зачіпається, а в угодах з Болгарією та Іраном достатнім є те, що правопорушення вчинене «на борту».

Слід зазначити, що на сьогодні відсутні загальновизнані міжнародно-правові норми, що обмежують адміністративну, кримінальну та цивільну юрисдикцію прибережних держав стосовно іноземних морських торговельних суден в період їхнього перебування в порту. Обмеження юрисдикції місцевої влади може мати місце лише у випадках, прямо передбачених національним законодавством при-

бережної держави, або відповідно до міжнародної угоди, укладеної з державою, під прапором якої плаває це судно.

Виключення з юрисдикції прибережних держав, як правило, не зачіпають адміністративних прав місцевої влади, здійснюваних з метою захисту економічних та політичних інтересів своєї держави, санітарної охорони кордонів, а також забезпечення безпеки мореплавства. В сучасній міжнародній практиці визначальним є принцип повної компетенції місцевої влади з питань адміністративної юрисдикції, застосовуваної стосовно всіх без винятку іноземних торговельних суден.

При визначенні обсягу юрисдикції прибережної держави в угодах про торговельне мореплавство спеціально обумовлюється, що ці обмеження не стосуються прав місцевої влади зі здійснення санітарного та митного контролю, а також заходів, вживаних ними стосовно допуску іноземців на свою територію, з питань безпеки суден та портів та з охорони людського життя.

В морських угодах велика увага приділяється питанням доступу моряків. Ці угоди закріплюють, конкретизують та розвивають положення Конвенції МОП № 108, а також Конвенції 1965 р. (FAL-65) відповідно до двосторонніх угод.

Зазвичай в угодах зазначається, що Договірні сторони будуть визнавати посвідчення особи членів екіпажів судна, видані компетентною владою однієї зі сторін. Члени екіпажів суден, що мають відповідні посвідчення особи (іноді та/або загальногромадянські або закордонні паспорти, морехідні книжки і т. ін.), мають право на спрощений доступ на територію держави-учасниці угоди. Зазвичай в угодах уточнюється, що мова йде про «порт», «портове місто», «район порту стоянки», «головний населений пункт, в порту якого судно перебуває» та про час, протягом якого судно буде перебувати в ньому.

Власникам відповідних посвідчень особи дозволяється за наявності візи проїхати будь-яким видом транспорту територією країни з метою прибути на своє судно або повернутися до своєї країни. Такі візи повинні видаватися «у можливо короткий строк», «без затримки». «Розумний строк» перебування в країні для цієї мети є визначеним в деяких угодах.

Особливо обумовлюється право перебування моряка-власника посвідчення особи в лікувальній установі до закінчення строку ліку-

вання. Ст. 9 Угоди із Францією передбачає вжиття сторонами «всіх необхідних заходів для репатріації членів екіпажів».

Вищевказане не застосовується до режиму, встановленого внутрішнім законодавством, стосовно іноземців та «персон нон грата», що навіть мають спеціально встановлені для моряків посвідчення.

Таким чином, в двосторонніх угодах врегульовані основні питання, що стосуються перебування суден договірних сторін в їхніх портах. Практика застосування угод про торговельне судноплавство показує, що вони є надійною правовою основою для зміцнення зв'язків в цій галузі між країнами, незалежно від їхнього соціального ладу або ступеня розвитку національного торговельного флоту.

Контрольні питання

1. В якому (яких) нормативно-правовому акті міжнародного характеру закріплений правовий режим внутрішніх морських вод держави?
2. Яким є склад внутрішніх вод України?
3. Яким є правовий режим морських портів, суден та їхніх екіпажів в іноземних морських портах відповідно до двосторонніх угод України про торговельне мореплавство?
4. Яким є порядок заходу та перебування у внутрішніх морських водах України іноземних військових кораблів?
5. Надайте характеристику Конвенції та Статуту про міжнародний режим морських портів 1923 року.

2.8. ПРАВОВИЙ СТАТУС КОНТИНЕНТАЛЬНОГО ШЕЛЬФУ

В найбільш широкому змісті під континентальним шельфом розуміється підводна окраїна материка до його різкого обриву на великій глибини. У поперечному розрізі це продовження материка нагадує своєрідну підводну полицю, що примикає до сухопутного узбережжя, звідси, видимо, і назва «шельф» (від англ. shelf – полка). На такому підході побудоване геофізичне (геологоморфологічне) поняття континентального шельфу. Юридичне ж поняття континентального шельфу має істотні відмінності від геофізичного.

Основними міжнародно-правовими актами, що регулюють режим континентального шельфу, є два універсальних міжнародних

договори: Женевська конвенція про континентальний шельф 1958 р. і Конвенція ООН з морського права 1982 р. Необхідно зазначити, що обидві зазначені конвенції не містять розходжень у частині встановлюваного ними міжнародно-правового режиму континентального шельфу, однак різним чином підходять до його визначення.

Разом з тим, варто мати на увазі, що Конвенція 1982 р. є своєрідною «парасолькою» над іншими «морськими» конвенціями. Не випадково її називають «Конституцією для океанів». Вона має універсальний всеосяжний характер. Крім того, її унікальність полягає ще й в тому, що вона по суті кодифікувала цілий ряд міжнародно-правових звичаїв. А це у свою чергу означає, що її положень дотримуються в тому числі й держави, що формально не є її учасниками.

Згідно зі ст. 1 Конвенції 1958 р. під континентальним шельфом розуміється поверхня й надра морського дна підводних районів, що примикають до берега, але перебувають поза територіальним морем, до глибини 200 метрів, або, за цією межею, до такого місця, до якого глибина покриваючих вод дозволяє розробку природних багатств цих районів.

Таким чином, Конвенція 1958 р. встановлює два критерії для визначення зовнішньої границі континентального шельфу:

- 1) глибини (200 м);
- 2) технічна доступність (так званий критерій експлуатабельності).

Континентальний шельф, що примикає до берегів деяких держав, дуже широкий, крутість його схилу є невеликою, а покриваючі води мають невелику глибину. Таким державам, наприклад, Аргентині, вигідний критерій глибини при вирахуванні свого шельфу. В деяких держав (наприклад, Чилі, Перу, Іспанія) шельф дуже вузький, оскільки майже відразу відбувається різкий обрив на великі глибини. Для таких держав застосування критерію глибини є явно невигідним.

Що стосується критерію експлуатабельності, то його застосування є зручним для розвинених держав, що мають високі технології, які дозволяють здійснювати видобуток корисних копалин на глибинах, що значно перевищують 200 м. Разом з тим такий критерій не може влаштовувати держави, чії технічні можливості обмежені.

Ст. 76 Конвенції ООН з морського права встановлює, що континентальний шельф прибережної держави містить в собі морське дно і надра підводних районів, що простираються за межі її територіаль-

ного моря на всьому протязі природного продовження її сухопутної території до зовнішньої границі підводний окраїни материка або на відстань 200 морських миль від вихідних ліній, від яких відміряється ширина територіального моря, коли зовнішня границя підводної окраїни материка не простирається на таку відстань.

Якщо ж окраїна материка простирається більш ніж на 200 морських миль від вихідних ліній, від яких відміряється ширина територіального моря, то континентальний шельф прибережної держави не може простиратися далі 350 морських миль від зазначених вихідних ліній або не далі 100 морських миль від 2500-метрової ізобати, що являє собою лінію, що з'єднує глибини в 2500 метрів.

Отже, в залежності від ширини стосовно шельфу, можливі три варіанти визначення зовнішньої границі континентального шельфу прибережної держави:

1) якщо ширина шельфу менш 200 морських миль, відлічуваних від вихідних ліній, то шельфом буде вважатися все морське дно та його надра до зовнішньої границі, що проходить на відстані в 200 морських миль, відлічуваних від тих самих вихідних ліній;

2) якщо ширина шельфу більше 200 морських миль, але менш 350 морських миль, відлічуваних від вихідних ліній, то шельфом буде вважатися все морське дно та його надра до зовнішньої границі, що проходить на відстані не далі 350 морських миль від зазначених вихідних ліній або не далі 100 морських миль від 2500-метрової ізобати;

3) якщо ширина шельфу більше 350 морських миль, відлічуваних від вихідних ліній, то шельфом буде вважатися все морське дно та його надра до зовнішньої границі, що проходить на відстані не далі 350 морських миль від зазначених вихідних ліній або не далі 100 морських миль від 2500-метрової ізобати.

Дані про границі континентального шельфу за межами 200 морських миль від вихідних ліній, від яких відміряється ширина територіального моря, представляються відповідною прибережною державою до Комісії з границь континентального шельфу, що створена відповідно до Додатка II Конвенції 1982 р.

Зазначені положення Конвенції 1982 р. не застосовуються, коли мова йде про делімітацію континентального шельфу між державами із протилежними або суміжними узбережжями. У цьому випадку де-

лімітація континентального шельфу здійснюється на основі відповідних двосторонніх угод.

Таким чином, юридичне поняття континентального шельфу включає, крім самого шельфу прибережні райони морського дна, де континентального шельфу в його буквальному значенні немає, а також райони морського дна за межами континентального шельфу. Крім того, якщо з географічної точки зору шельф починається від берега моря, то з юридичної – від зовнішньої границі територіального моря, оскільки територіальне море, морське дно і його надра в рамках територіального моря входять до складу державної території прибережної держави.

Континентальний шельф перебуває за межами територіального моря прибережних держав і, таким чином, не входить до складу їхньої державної території, але разом з тим держави мають певні права відносно їх шельфу. Згідно ст. 2 Конвенції 1958 р. і ст. 77 Конвенції 1982 р. прибережні держави здійснюють відносно континентального шельфу суверенні права з метою його розвідки та розробки його природних ресурсів.

Особливості здійснення таких суверенних прав наступні:

- по-перше, вони мають винятковий характер в тому розумінні, що, якщо прибережна держава не здійснює розвідку континентального шельфу або не розробляє його природні ресурси, ніхто не може робити цього без виразно вираженої згоди прибережної держави;

- по-друге, права прибережної держави на континентальний шельф не залежать від ефективної або фіктивної окупації нею шельфу або від прямої про це заяви;

- по-третє, такі права мають строго обмежений характер, тобто прибережна держава не може здійснювати інші виключні права, які не стосуються розвідки та розробки природних багатств його континентального шельфу. В цьому зв'язку слід зазначити, що права прибережної держави на континентальний шельф не зачіпають ані правового статусу відкритого моря, що покриває цей шельф, ані правового статусу повітряного простору над цими водами. Це означає, що прибережна держава не може, наприклад, перешкоджати здійсненню свободи судноплавства іноземними суднами в зазначених водах або свободі польотів у повітряному просторі, що перебуває над такими акваторіями. Також прибережна держава не може перешкоджати про-

кладці або підтримці в справності підводних кабелів або трубопроводів на континентальному шельфі, крім тих випадків, коли вона здійснює своє право вживати розумних заходів для розвідки шельфу та розробки його природних багатств.

– По-четверте, прибережна держава повинна здійснювати зазначені суверенні права без шкоди для прав інших держав.

Розвідка континентального шельфу та розробка його природних багатств не повинні створювати невиправдані перешкоди судноплавству, рибальству або охороні живих ресурсів моря, а також не повинні створювати перешкод фундаментальним науковим дослідженням.

Разом з тим, прибережна держава має виключне право дозволяти та регулювати бурові роботи на континентальному шельфі для будь-яких цілей.

– По-п'яте, інші держави також мають певні права відносно континентального шельфу іноземної держави. Так, згідно зі ст. 79 Конвенції 1982 р. всі держави мають право прокласти підводні кабелі та трубопроводи на континентальному шельфі з урахуванням інтересів прибережної держави. Визначення траси прокладки таких трубопроводів на континентальному шельфі повинне здійснюватися за згодою прибережної держави.

Що стосується правового режиму штучних островів, установок та споруд на континентальному шельфі, то відносно них прибережна держава здійснює виключну юрисдикцію. Про їхнє створення повинне даватися належне оповіщення.

Прибережна держава може встановлювати навколо штучних островів розумні зони безпеки, ширина яких не повинна перевищувати 500 метрів, що відлічуються від кожної точки їхнього зовнішнього краю, за винятком випадків, коли це дозволено загальноприйнятими міжнародними стандартами або рекомендоване Міжнародною морською організацією.

Штучні острови та зони безпеки навколо них не можуть встановлюватися, якщо це може створити перешкоди для використання визнаних морських шляхів, що мають істотне значення для міжнародного судноплавства.

Штучні острови не можуть мати статус островів. Вони не мають свого територіального моря, та їхня наявність не впливає на визначення границь територіального моря, виключної економічної зони або континентального шельфу.

Особливий режим розробки континентального шельфу встановлений за межами 200 морських миль. Згідно зі ст. 82 Конвенції 1982 р. прибережна держава здійснює відрахування або внески натурою у зв'язку з розробкою неживих ресурсів континентального шельфу за межами 200 морських миль, відлічуваних від вихідних ліній, від яких відміряється ширина територіального моря.

Відрахування та внески здійснюються щорічно відносно всієї продукції на ділянці після закінчення перших п'яти років видобутку на цій ділянці. Розмір відрахувань або внесків за шостий рік становить один відсоток вартості або обсягу продукції на даній ділянці. Цей розмір збільшується на один відсоток кожний наступний рік до закінчення дванадцятого року і потім зберігається на рівні семи відсотків. Держава, що розвивається, яка є безпосереднім імпортером будь-якої корисної копалини, що добувається на її континентальному шельфі, звільняється від таких відрахувань або внесків відносно цієї корисної копалини.

Відрахування або внески здійснюються через Міжнародний орган по морському дну, що розподіляє їх між державами-учасницями Конвенції 1982 р. на основі критеріїв справедливості, беручи до уваги інтереси та потреби держав, що розвиваються, особливо тих з них, які найменш розвинені та не мають виходу до моря.

Контрольні питання

1. Надайте визначення міжнародно-правового закріплення правового режиму континентального шельфу відповідно до Женевської конвенції про континентальний шельф 1958 року.
2. Надайте визначення міжнародно-правового закріплення правового режиму континентального шельфу відповідно до Конвенції ООН з морського права 1982 року.
3. Охарактеризуйте національний правовий режим континентального шельфу України.
4. Яким чином здійснюється делімітація континентального шельфу?
5. Яким нормативно-правовим актом закріплений правовий статус Комісії з границь континентального шельфу та якими є її повноваження?

2.9. ПРАВОВИЙ СТАТУС МІЖНАРОДНОГО РАЙОНУ МОРСЬКОГО ДНА

Район – скорочена назва території морського дна за межами континентального шельфу та 200-мильної економічної зони. Район – міжнародна територія, внаслідок специфіки свого положення та інтересу до неї всього людства, всіх держав, незалежно від можливості виходу до моря отримала нове найменування – «загальна спадщина людства». В найбільш широкому змісті під загальною спадщиною людства варто розуміти ті природні багатства, які, по-перше, є приналежністю всього людства, тобто за жодних умов не підлягають національному присвоєнню, а по-друге, успадковуються з покоління в покоління. Ст. 311 Конвенції 1982 р. (п. 6) встановлює, що держави-учасниці погоджуються з тим, що не повинно бути жодних виправлень, які стосуються основного принципу загальної спадщини людства, і що вони не будуть стороною будь-якої угоди в порушення вищезазначеного положення.

Основна мета, що закладена в принципі загальної спадщини людства – забезпечити справедливий розподіл економічних вигід від діяльності в Районі, незалежно від географічного положення держав, як прибережних, так й таких, що не мають виходу до моря, з особливим врахуванням інтересів країн, що розвиваються.

Діяльність в Районі означає всі види діяльності з розвідки та розробки його ресурсів; будь-яка інша діяльність, що не належить до розвідки та розробки ресурсів Району, не належить до правового режиму Району. Правовий статус Району, діяльність у ньому не зачіпають правового статусу вод, що його покривають, насамперед їхнього статусу як відкритого моря.

Слід особливо зазначити, що Район повинен використовуватися виключно в мирних цілях. Крім того, всі держави-учасниці покликані сприяти проведенню морських наукових досліджень в Районі, а також поширенню сучасної технології та наукових знань.

Певна діяльність в Районі повинна здійснюватися з розумним врахуванням інших робіт. З цією метою до установок, використовуваних в Районі, пред'являється цілий ряд вимог, зокрема, стосовно забезпечення безпеки судноплавства.

Особливим захистом користуються археологічні та історичні об'єкти, знайдені в Районі, які зберігаються та використовуються на благо всього людства.

Оскільки жодна держава не може претендувати на суверенітет або суверенні права відносно Району, відповідно до умов Конвенції 1982 р. створений Міжнародний орган по морському дну (скорочено – Орган), що виступає від імені всього людства.

Діяльність в Районі здійснюється або Підприємством, що створюється Органом, або державами-учасниками, державними підприємствами, юридичними та фізичними особами, які виступають в асоціацію з Органом (так звана «паралельна система»).

У квітні 2001 р. Південна Корея підписала з Органом контракт про розробку мінеральних ресурсів у Тихому океані, термін дії якого складає 15 років. Це дозволить країні почати видобуток з дна моря в районі Гавайських островів марганцю, кобальту, нікелю та інших мінералів. За оцінками фахівців тут залягає близько 460 млн. т різних мінералів. Представник Південної Кореї заявив в цьому зв'язку, що розробка морських ресурсів допоможе країні щорічно заощаджувати більше півтора мільярдів доларів в результаті відмови від імпорту цієї сировини.

В своєму розвитку людство з року в рік нарощує потреби в мінеральних ресурсах. Саме тому Район буде грати в нинішньому сторіччі вирішальну роль.

Контрольні питання

1. Історія правового регулювання статусу та режиму діяльності в Міжнародному районі морського дна.
2. Яким є правовий режим Міжнародного району морського дна відповідно до Конвенції ООН з морського права 1982 р.?
3. Охарактеризуйте компетенцію та порядок роботи органів управління ресурсами Міжнародного району морського дна.
4. Якими є повноваження держав щодо здійснення діяльності в Міжнародному районі морського дна?
5. Чи можуть держави розповсюджувати свій суверенітет на ділянки Міжнародного району морського дна?

2.10. ПРАВОВИЙ СТАТУС АРКТИКИ

Арктика – північна полярна область земної кулі, що охоплює весь Північний Льодовитий океан, частини Тихого та Атлантичного океанів, що примикають до нього, а також окраїни материків Євразії та Північної Америки в межах полярного кола ($66^{\circ} 33''$ північної широти). В цій зоні розташовано п'ять країн, що є приарктичними: Росія, США, Канада, Данія та Норвегія.

Арктика впливає на формування клімату і погоди північної півкулі. Арктичні простори та природні ресурси, що там перебувають, в тому числі відкриті недавно великі родовища нафти та газу, здобувають все більше значення для економіки приарктичних держав.

Арктика відіграє важливу роль з погляду воєнно-стратегічної безпеки. Ці та інші супутні фактори пояснюють ту підвищену увагу, що приділяється правовому режиму Арктики.

Внаслідок свого географічного положення та історичних факторів приарктичні країни традиційно виходять із наявності в них особливих, переважних прав при використанні арктичних просторів. Такий підхід знайшов відбиття в так званій «секторальній теорії», відповідно до якої кожна приарктична держава має особливі права в своєму полярному секторі – трикутнику, основою якого є узбережжя відповідної держави, а сторонами – лінії, що проходять по меридіанах до Північного полюса. Особливо активно на користь теорії секторального розподілу Арктики виступала Канада, що в ряді законодавчих актів (наприклад, в Законі про північні території 1925 р.) та офіційних заявах відстоювала свій суверенітет на сухопутні та морські простори до півночі від канадського узбережжя.

Росія також вживала заходів із захисту своїх інтересів в Арктиці. В ноті МЗС Росії в 1916 р., повтореною згодом нотою Наркомату іноземних справ СРСР від 4 листопада 1924 р., було заявлено про включення до складу Росії всіх земель, що є продовженням на північ Сибірського континентального плоскогір'я. Постановою Президії ЦВК СРСР від 15 квітня 1926 р. «Про оголошення територією Союзу РСР земель і островів, розташованих у Північному Льодовитому океані» було проголошене право СРСР «на всі землі та острови, як відкриті, так й такі, що можуть бути відкритими». Виключення було зроблено лише для східних островів архіпелагу Шпіцберген, режим якого регу-

лювався положеннями Паризького договору про Шпіцберген 1920 р., що діє й донині.

Слід зазначити, що три інші приарктичні держави не встановили власних секторів та не підтримали секторального розподілу Арктики.

Що стосується морських районів Арктики, навіть постійно покритих льодами, то їхній правовий режим регулюється нормами міжнародного морського права, що стосуються морських просторів (внутрішні морські води, територіальне море, виключна економічна зона, континентальний шельф, відкрите море).

Разом з тим істотні особливості режиму російських арктичних морів обумовлені наявністю минаючих через них трас Північного морського шляху. Правовий режим плавання іноземних суден на цих трасах заснований на положеннях російського законодавства. Те, що окремі ділянки трас у той або інший період часу можуть пролягати у відкритому морі, не чинить впливу на цілісність цієї транспортної комунікації, оскільки знаходження судна на таких ділянках неможливо без попереднього або наступного перетинання вод, що підпадають під суверенітет Росії. Таким чином, Північний морський шлях належить до категорії національних комунікацій, з усіма наслідками, що випливають з цього.

Доступ на Північний морський шлях регламентується Правилами плавання трасами Північного морського шляху. Відповідно до їхніх положень суднам будь-якої національності відкривається доступ на цю комунікацію на недискримінаційній основі. Контроль здійснюють спеціальні російські навігаційні служби-штаби морських операцій, що діють на базі Мурманського та Далекосхідного морських пароплавств та пов'язані з Адміністрацією Північного морського шляху при Міністерстві транспорту РФ.

Судновласник або капітан судна, що має намір пройти по трасі, направляє до Адміністрації сполучення заявку на проводку за формою і у строки, зазначені в Керівництві для плавання суден Північним морським шляхом. За результатами розгляду цих документів заявник інформується про можливість проводки та інших обставин, які ним повинні враховуватися.

Для плавання Північним морським шляхом судно повинне відповідати спеціальним техніко-експлуатаційним вимогам, а капітан і старший помічник – мати досвід керування судном у льодах. За від-

сутності в них необхідного досвіду Адміністрація може направити на судно лоцмана для надання допомоги в проведенні судна. Однією з необхідних умов допуску судна для плавання Північним морським шляхом є наявність в нього на борту посвідчення про належне фінансове забезпечення цивільної відповідальності власника за збиток від забруднення морського середовища.

Над суднами, що перебувають на трасах Північного морського шляху, здійснюється постійний контроль. При виникненні несприятливих для плавання льодових, навігаційних, гідрографічних та інших умов, особливо загрози забруднення, представники уповноважених на те державних органів можуть здійснювати контрольні огляди судна. Капітан судна зобов'язаний надавати представникам Адміністрації необхідне сприяння для найбільш повного та швидкого здійснення контрольних оглядів.

Проведення суден трасами Північного морського шляху здійснюється в період навігації, початковий і кінцевий період якого визначається Адміністрацією і штабом морських операцій з урахуванням прогнозу та фактичного стану льодових, гідрографічних, метеорологічних та інших умов. Судно, прийняте під проведення, здійснює плавання Північним морським шляхом, слідуючи визначеною йому трасою, дотримуючись курсів, рекомендованих штабом морських операцій.

Капітан судна, що плаває Північним морським шляхом, зобов'язаний виконувати вказівки штабу морських операцій про коректування маршруту у зв'язку зі зміною льодової обстановки та виникнення будь-яких обставин, що можуть позначитися на безпеці плавання або створити погрозу екологічній обстановці.

Виходячи з міркувань забезпечення безпеки плавання та для створення найбільш сприятливих умов навігації, штаб морських операцій, залежно від конкретних обставин, встановлює той або інший вид проведення суден:

- проведення до певного географічного пункту рекомендованими курсами;
- проведення за вказівкою з літаків або вертольотів;
- лоцманське проведення;
- криголамне проведення;
- криголамно-лоцманське проведення.

Штаб морських операцій має право замінити один вид проведення іншим.

Капітан судна зобов'язаний підтримувати зв'язок з радіоцентром відповідного штабу морських операцій залежно від знаходження судна. У випадках, коли це диктується очевидною необхідністю охорони навколишнього середовища або безпекою мореплавства, Адміністрація або штаб морських операцій можуть припинити плавання суден на окремих ділянках Північного морського шляху. Судно, що порушує положення Правил, може бути виведене за межі Північного морського шляху. Напрямок виведення судна визначається штабом морських операцій з урахуванням забезпечення безпеки судна, його екіпажу та вантажу, а також необхідних заходів щодо охорони природи.

Адміністрація та штаби морських операцій не несуть відповідальності за збиток, заподіяний проведенням в льодових умовах судну або майну, що перебуває на ньому, якщо не буде доведено, що збиток заподіяний з їхньої вини. На додаток до існуючих вимог щодо передачі повідомлення про забруднення морського середовища капітан судна, що плаває Північним морським шляхом, зобов'язаний негайно інформувати представника Адміністрації про будь-який факт скидання забруднюючих речовин із судна або виявленого ним.

Внаслідок особливої вразливості природи Арктики широкомасштабна діяльність в цьому регіоні може привести до згубних наслідків. Особлива зацікавленість приарктичних країн у захисті навколишнього середовища привела до закріплення в Конвенції ООН з морського права 1982 р. (ст. 234) положення про право прибережних держав приймати закони та правила і забезпечувати їхнє дотримання із запобігання забрудненню морського середовища з суден у покритих льодами районах в межах виключної економічної зони, де особливо суворі кліматичні умови та наявність льодів, що покривають такі райони протягом більшої частини року, створюють підвищену небезпеку для судноплавства, а забруднення морського середовища може завдати істотної шкоди екологічній рівновазі або незворотно порушити її.

Досить важливим кроком у розвитку міжнародно-правового режиму Арктики з'явилася розробка в 1998 р. Міжнародного кодексу безпеки суден, що здійснюють плавання в полярних водах (Полярний кодекс).

У преамбулі Полярного кодексу вказується, що судна, які здійснюють плавання в полярних водах, піддаються особливим ризикам. Несприятливі погодні умови, відсутність достатньо докладних навігаційних карт, засобів навігаційного забезпечення створюють певні проблеми для судноводіїв. Віддаленість районів плавання робить операції з рятування складними та дорогими. Низькі температури негативно впливають на ефективність роботи судових систем. Лід створює додаткове навантаження на корпус, ходову частину та виступаючі частини судна.

Полярний кодекс має на меті забезпечення безпеки судноплавства та запобігання забрудненню полярних вод. В Кодексі зазначено, що в полярних умовах лід може становити серйозну небезпеку для всіх суден. Це найбільш істотний фактор діяльності суден в полярних водах, що одержала відбиття в багатьох положеннях Кодексу, включаючи застосування підвищених вимог до конструкції суден полярних класів.

В Кодексі зазначається, що безпечна робота в полярних умовах вимагає особливої уваги до людського фактора, включаючи процес підготовки та діяльності персоналу. Всі судна, що плавають у полярних водах, повинні мати на борті достатнє число дипломованих штурманів для забезпечення судноплавства.

Основні вимоги до конструкції судна, остійності та розподілу на відсіки, устаткування, систем життєзабезпечення, протипожежної безпеки, навігаційних систем та устаткування, радіозв'язку, засобів запобігання забрудненню морського середовища повинні відповідати міжнародним конвенціям. Додаткові стандарти, закріплені в Кодексі, засновані в першу чергу на досвіді плавання в полярних водах.

Судна, що відповідають вимогам Полярного кодексу, Адміністрацією видається сертифікат про відповідність на строк не більше 5 років.

Контрольні питання

1. Охарактеризуйте теорію арктичних секторів.
2. Яким є правовий режим Північного морського шляху?
3. Розкрийте основні положення Міжнародного кодексу безпеки суден, що здійснюють плавання в полярних водах (Полярного кодексу) 1998 року.

2.11. ПРАВОВИЙ СТАТУС АНТАРКТИКИ

Під Антарктикою розуміється район земної кулі, розташований навколо Південного полюса та обмежений паралеллю 60° південної широти. Він включає материк Антарктиду, острови, що прилягають до нього, а також відповідні частини Атлантичного, Тихого та Індійського океанів. Антарктика в цілому займає близько 10% площі планети.

1 грудня 1959 р. дванадцятьма державами, які вели активну діяльність протягом Міжнародного геофізичного року (Аргентина, Австралія, Бельгія, Чилі, Франція, Японія, Нова Зеландія, Норвегія, ПАР, Великобританія, США та СРСР), у Вашингтоні був підписаний Договір про Антарктику.

Основні положення Договору, що включає чотирнадцять статей, полягають в наступному:

1) Антарктика повинна використовуватися виключно в мирних цілях: військова діяльність, така, як створення військових баз або випробування зброї, заборонена;

2) гарантується свобода проведення наукових досліджень;

5) заохочується міжнародне наукове співробітництво, включаючи обмін планами досліджень і персоналом: також потрібно, щоб результати досліджень були широко доступні;

4) усувається ґрунт для потенційних територіальних спорів між сторонами, встановлено, що жодна діяльність не буде підсилювати або применшувати раніше заявлені позиції з територіальної проблеми, при цьому наявні претензії не будуть розширюватися, а нові претензії висуватися не будуть;

5) забороняються ядерні вибухи та нагромадження радіоактивних відходів;

6) з метою дотримання положень Договору забезпечується інспекція спостерігачів різних держав на суднах і станціях в Антарктиці;

7) передбачаються зустрічі сторін для обговорення заходів з виконання положень Договору;

8) встановлюється процедура вирішення спорів та механізм зміни Договору.

Договір встановлює, що будь-яка держава-член ООН може приєднатися до нього. Учасниками Договору є 43 держави.

Договір про Антарктику визнаний у якості одного з найефективніших міжнародних угод. Склалася унікальна система Договору про Антарктику, що містить в собі власне Договір та цілу низку допоміжних угод. Система Договору про Антарктику також включає групу спеціалізованих органів, що допомагають сторонам Договору в здійсненні їхньої роботи. Перед цими органами ставляться спеціальні завдання, і вони регулярно запрошуються як спостерігачі на нарадах у рамках Договору.

Так, Науковий комітет з антарктичних досліджень координує дослідницькі програми в Антарктиці та заохочує наукове співробітництво. Він, зокрема, представляє експертну інформацію з ряду наукових проблем, що стосуються Антарктики.

Рада керуючих національними антарктичними програмами складається з керівників кожного з відповідних національних агентств. Він збирається щорічно для обміну інформацією, заохочення співробітництва та вироблення рекомендацій сторонами Договору з ряду практичних питань.

Міжнародна асоціація антарктичних туристичних операторів – орган, що представляє інтереси зростаючого туристичного бізнесу в Антарктиці.

Договір передбачає, що будь-яка сторона може зажадати скликання конференції з його перегляду, однак за увесь час дії договору жодна зі сторін не скористалася таким правом.

В рамках Договору кожна сторона використовувала можливість мирного співробітництва та свободи наукових досліджень. Ці дослідження вносять істотний вклад у пізнання нашої планети та сприяють захисту навколишнього середовища. Моніторинг стану навколишнього середовища Антарктики призвів, наприклад, до відкриття феномена скорочення озонового шару.

Найчастіше для обґрунтування претензій на антарктичні землі використовується «право відкриття», «географічне сусідство», «безперервна окупація або контроль».

Всі країни, що офіційно висунули претензії на антарктичні землі, тим або іншим ступенем дотримуються «теорії секторів», покликаної виправдати розподіл Антарктики на сектори. Секторальний розділ означав пред'явлення прав не тільки на досліджені землі, але й на цілком невідомі, про існування яких не завжди можна було здогадатися.

В обґрунтування прав на сектори висувалися принципи географічного сусідства, що дає можливість посилалися на вплив антарктичного клімату або воєнно-стратегічне значення полярного району; наявність у держави берегової підстави, продовженням якого нібито повинні бути антарктичні землі; паралель широти, обмежена загальними меридіанами; право географічного відкриття.

З огляду на все більше визначну роль в антарктичних дослідженнях держав, що не претендують на сектори, деякі з «теоретиків» секторального розділу дещо трансформували свої погляди. Так, Жан да Коста в 1958 р., як й раніше стверджуючи, що розділ Антарктики на сектори представляється йому найбільш простим і прийнятним способом вирішення питання, повинен був визнати, що юридичних підстав для оголошення власністю того або іншого сектора недостатньо та що, в остаточному підсумку, питання про права в Антарктиці повинен вирішуватися активністю держави в даному секторі.

Секторальний розділ Антарктики зазнав різкої критики. Американський юрист Р. Хейтон, відкидаючи поняття «район притягання» як основу теорії секторів, пише: «Притягання саме по собі не дає жодних прав на володіння Антарктикою... Не можна припустити, що все інше співтовариство народів готове поступитися усіма правами на незаселені землі, які можуть мати стратегічне значення, державам, випадково розташованим ближче всього до цих земель, причому не важливо, чи є ці землі час від часу об'єктами заселення або експлуатації».

Неспроможність секторального розділу території Антарктики є очевидною. Антарктика представляє особливо важливий міжнародний інтерес, і однобічне встановлення будь-якого секторального розділу суперечить інтересам більшості країн світу.

Активність держав у дослідженні Антарктики значною мірою визначається вимогою самої науки, іманентними законами її розвитку. Жодна наукова проблема глобального значення не може бути вирішена без знання явищ на такому величезному просторі, як Антарктика. Дослідження в Антарктиці дають поштовх для розвитку не тільки географічних або геофізичних знань, але й багатьох інших. Директор Полярного інституту Г. Робін підкреслював, що витрати на дослідження в Антарктиці зараз повинні виправдуватися результатами вирішення великих наукових проблем у набагато більшому ступені, чим експлуатацією природних ресурсів материка, або доходами від прикладних

наук. Американський учений Л. Говард заявив, що більшість найцікавіших проблем в області геофізики та біології були вирішені тими, хто побував в Антарктиці ще молодими фахівцями. За його словами, в інтересах США збільшувати число вчених, зайнятих полярними дослідженнями.

При аналізі факторів глобального порядку, що впливають на процес вивчення та освоєння Антарктики, було б невірно не враховувати факт суперництва між індустріально розвиненими країнами. Воно гальмувало процес інтеграції наукових досліджень, співробітництво вчених різних країн, найчастіше приводило до невиправданих з наукового погляду витрат на створення антарктичних баз, що переслідують головним чином політичні цілі підтвердження суверенних прав тієї або іншої країни. Але це суперництво в окремих випадках стимулювало процес освоєння крижаного континенту. Найважливішим фактором, що дозволив перебороти в основному це суперництво, що прискорило й поглибило наукове співробітництво, з'явилося прийняття Договору про Антарктику 1959 р.

Якщо звернутися до історичних фактів, то одразу можна помітити, що в результаті висунутих деякими країнами територіальних претензій, до 50-х років XX сторіччя Антарктика перебувала на грані територіального розділу, що, якби він здійснився, то природно б, позбавив всі інші держави будь-якої можливості доступу до цього району. Лише через втручання СРСР та США і завдяки ряду об'єктивних сприятливих обставин вдалося запобігти подібному розділу. При цьому був розроблений Договір про Антарктику, що гарантував використання Антарктики в мирних цілях, і, причому всіма, а не тільки обраними державами. Конкретним елементом такого мирного використання є свобода проведення наукових досліджень. Таким чином, держави, що уклали Договір, а по суті, та частина цих держав, що запобігла реалізації територіальних претензій, є гарантом регульованої свободи використання Антарктики світовим співтовариством.

Договір про Антарктику з'явився в даній ситуації тонко збалансованим компромісом. З одного боку, держави, що заявили територіальні претензії, пішли на міжнародне врегулювання режиму використання Антарктики. Але від своїх прав вони далеко не відмовилися та продовжують наполегливо нагадувати про ці права.

Що стосується сьогоденішньої ситуації з територіальними претензіями в Антарктиці, то сім держав висувують територіальні претензії на наступні сектори Антарктиди: Аргентина – між 25° і 74° з.д.; Австралія – між 45° і 136° с.д., а також між 142° і 160° с.д.; Чилі – між 53° до 90° з.д.; Франція – від 136° до 142° с.д. (Земля Адели); Великобританія – між 20° і 80° з.д.; Нова Зеландія – між 160° с.д. і 150° з.д.; Норвегія – між 20° з.д. і 45° с.д. (Земля Королеви Мод).

З іншого боку, ряд держав, наприклад, Росія та США, і самі могли б висунути територіальні претензії, але залишили поки не реалізованими ці права в ім'я мирного використання Антарктики, причому всіма державами.

Очевидно, Договір про Антарктику не вирішив, всіх проблем цього району, а за минулі десятиліття виникли й нові. Останні досягнення науки та техніки, загальний розвиток продуктивних сил зробили Антарктику більш доступною, по суті, уможливили промислову експлуатацію антарктичних природних ресурсів. Саме ресурси Антарктики викликали в останні десятиліття такий підвищений інтерес до цього району.

В сучасний період проблеми правового регулювання міжнародних відносин, зокрема тих, що прямо стосуються використання природних ресурсів, надобувають особливої значимості вирішення цих проблем, по суті, тісно пов'язане з найважливішим питанням нашої епохи – боротьбою за мир. Саме у зв'язку з використанням ресурсів найбільш гостро стикаються інтереси різних держав, і від того, як ці інтереси вдається погоджувати, багато в чому залежить, чи буде налагоджуватися або зміцнюватися міжнародне співробітництво, або навпаки, буде створюватися обстановка, чревата небезпечним загостренням відносин.

Геополітичні інтереси різних країн в антарктичному регіоні в першу чергу визначаються природно-ресурсним потенціалом Антарктики (вуглеводнева та мінеральна сировина, біологічні ресурси Південного океану, запаси прісної води в крижаному щиті материка і т. ін.), що є одним з останніх резервів людства, а також дослідженнями природного середовища Антарктики, пов'язаними з вивченням глобальних процесів (змін клімату, ефекту «озонової дірки», підвищення рівня Світового океану під впливом глобального потепління й танення крижаного покриву Антарктиди, практична відсутність

антропогенного впливу на континент, що дає можливість визначати масштаби природних планетарно-космічних процесів). Тому Антарктика набуває все зростаючого значення, як у стратегічних, так й в економічних відносинах, що також пов'язане з наявністю територіальних домагань деяких країн на окремі райони антарктичного континенту, і посиленого інтересу до ділянок континентального шельфу.

Генеральна Асамблея ООН прийняла в 1985, 1986 і 1987 р.р. ряд резолюцій з питання про Антарктику. Показово, що за ними не голосували багато держав, в основному, учасники Договору про Антарктику 1959 р., в тому числі СРСР. В резолюціях визнані інтереси людства в цілому відносно Антарктики, міститься заклик про необхідність справедливого розподілу матеріальних благ, що виникають в результаті експлуатації Антарктики, але, проте, нічого не сказано, чи є Антарктика «загальною спадщиною людства» чи ні.

Пропозиції, що передбачають відмову від територіальних домагань і встановлення в Антарктиці міжнародного режиму на основі концепції загальної спадщини людства, стикаються із запереченнями або розглядаються як нереалістичні досить значною групою держав.

Для вирішення проблеми вироблення міжнародного режиму Антарктики за наявності територіальних домагань висувалися також інші пропозиції. Одна з них, що мала на увазі заморожування вирішення питання про територіальні домагання, лягло в 1959 р. в основу Договору про Антарктику, а пізніше цілої системи угод, що базуються на цьому договорі.

Закладена в ст. IV Договору про Антарктику формула заморожування рішення питання про територіальні домагання стала одним з тих положень, які зараз становлять кістяк всієї системи міжнародного співробітництва в Антарктиці. Використовуючи цю формулу, держави-сторони Договору про Антарктику повільно рухалися шляхом досягнення домовленостей про взаємоприйнятні заходи регулювання все нових видів діяльності в Антарктиці. Прихильники підходу до вирішення проблем Антарктики через баланс інтересів, вперше знайдений у ст. IV згаданого договору, думають, що це, мабуть, єдино прийнятна альтернатива конфронтації з питання про територіальні домагання. Виступаючи в 1983 р. в Чилі на симпозіумі з Антарктики, норвезький дослідник Ф. Соллі звернув увагу на наступне. Проблема, що виникає у зв'язку з використанням мінеральних ресурсів, полягає

в тому, що така діяльність порушує питання про право власності та юрисдикції в безпосередньому застосуванні до конкретної території. Ця проблема, на думку Ф. Соллі, може бути вирішена тільки шляхом домовленості, або такої концепції, що передбачає відділення права на експлуатацію та регулювання ресурсної діяльності від концепції суверенітету, або юрисдикції, що передбачає здійснення її таким чином, щоб залишалася можливість зберегти протилежні позиції з питання про суверенітет. Оскільки в кожному разі, робить висновок Соллі, для вирішення потрібен консенсус, така домовленість, якщо вона взагалі є припустимою, може бути досягнута тільки в рамках системи Договору про Антарктику у вигляді конкретного вдосконалення загального та більш широкого компромісу, що міститься в ст. IV Договору про Антарктику.

Тим часом, хоча Протокол про охорону навколишнього середовища Антарктики, що ввів 50-річний мораторій на будь-яку геологорозвідувальну діяльність в Антарктиці, продовжує діяти, ряд країн під науковим прикриттям давно проводять геологорозвідувальні роботи. За даними американських фахівців, пробний видобуток нафти в Антарктиці планується відкрити не пізніше 2050 року.

На сьогоднішній день хід подій після 2041 року, після закінчення мораторію на геологорозвідувальну діяльність, що був встановлений Протоколом з охорони навколишнього середовища до Договору про Антарктику, визначити важко.

Можна погодитися з тим, що «примітивний територіальний розділ все-таки йде в минуле, – у всякому разі, він вторинний. На перший план виходить здатність претендентів освоювати нові землі економічно. Простіше говорячи, починається спір за те, чиї технології є більш сучасними, безпечними, ефективними щодо віддачі та в кого виставити грошей на них».

До того ж, нестабільна геополітична обстановка в сьогоднішньому світі, недостатність у ряді країн сировини та продовольства, може привести до розкрадання природних багатств Антарктики не тільки тими країнами, які мають певні територіальні претензії на Антарктику, але й рядом інших країн.

Для того щоб не допустити такого повороту подій, можливі два шляхи:

1. Збереження заборони на геологорозвідувальну діяльність в районі дії Договору про Антарктику шляхом безстрокового пролонгування Мадридського протоколу або прийняття із цією метою нового документа.

2. Визнання Антарктики об'єктом загальної спадщини людства.

3. Огляду на всі розглянуті обставини, другий шлях представляється найкращим.

Контрольні питання

1. Розкрийте основні положення Договору про Антарктику 1959 року.
2. Охарактеризуйте основні теорії обґрунтування претензій на антарктичні землі.
3. Якими є перспективи розвитку правового регулювання режиму Антарктики?

2.12. ПРАВОВИЙ СТАТУС МІЖНАРОДНИХ ПРОТОК

Під протоками розуміються природні морські проходи, що з'єднують частини відкритого моря або моря та океани.

У великому списку проток, використовуваних для судноплавства, варто виділити протоки, використовувані для міжнародного судноплавства, або, як прийнято в міжнародному морському праві міжнародні протоки.

Оптимальне сполучення інтересів країн, що користуються міжнародними протоками, і прибережних до них держав знайшло відбиття в частині III Конвенції 1982 р. «Протоки, використовувані для міжнародного судноплавства». Якщо протока використовується для міжнародного судноплавства між одним районом відкритого моря (або виключної економічної зони) та іншим районом відкритого моря (або виключної економічної зони) і перекривається територіальним морем прибережної або прибережних держав, то в цьому випадку всі судна користуються правом транзитного проходу. Транзитний прохід являє собою здійснення свободи судноплавства винятково з метою безперервного та швидкого транзиту через протоку.

Таке положення в умовах повсюдного розширення прибережними державами територіального моря призвело до повного або частко-

вого перекриття значного числа найважливіших міжнародних проток територіальним морем, що має досить істотне значення для інтересів торговельного мореплавства.

Незалежно від правового статусу вод протоки, що можуть належати до внутрішніх морських вод або територіального моря, за загальним принципом міжнародного права, і зокрема, виходячи з положень ст. 34 – 36 Конвенції ООН з морського права 1982 р., в протоках забезпечується свобода судноплавства, яка, проте, не зачіпає суверенітету прибережної держави. З іншого боку, держави, що межують із протокою не повинні перешкоджати транзитному проходу або прольоту над протоками та мають відповідним чином повідомляти про будь-які відомі їм небезпеки для судноплавства або прольоту. В протоках встановлюється режим мирного проходу.

Конвенція 1982 р. містить також положення, що враховують інтереси держав, які межують із протоками, з питань безпеки мореплавства, рибальства, запобігання забрудненню, дотримання митних, фіскальних, імміграційних та санітарних правил. Так, судна при транзитному проході повинні дотримуватися загальноприйнятих міжнародних правил, процедур та практик, що стосуються безпеки на морі, включаючи Міжнародні правила попередження зіткнення суден в морі 1972 р., а також запобігання, скорочення та збереження під контролем забруднення із суден.

Судна при здійсненні права транзитного проходу повинні утримуватися від будь-якої діяльності, що порушує принципи міжнародного права, передбачені Статутом ООН, крім тієї, яка властива звичайному порядку, якщо тільки мова не йде про форс-мажорні обставини.

Відповідно до Конвенції, режим транзитного проходу не застосовується до протоки, використовуваної для міжнародного судноплавства, якщо в цій протоці є настільки ж зручний з погляду навігаційних та гідрографічних умов шлях, що проходить у відкритому морі або у виключній економічній зоні.

Під час транзитного проходу через протоки іноземні судна не повинні проводити жодних досліджень або гідрографічних зйомок без попереднього дозволу держав, що межують із протокою.

Держави, що межують із протоками, вправі встановлювати морські коридори та пропонувати системи розподілу руху суден у про-

токах, коли це є необхідним для сприяння безпечному проходу суден. При цьому держави повинні дотримуватися наступних вимог:

а) морські коридори та системи розподілу руху повинні відповідати загальноприйнятим міжнародним правилам;

б) встановлення або заміна морських коридорів і систем розподілу руху повинне попередньо затверджуватися в ІМО;

в) встановлені морські коридори та системи розподілу руху повинні бути позначені на морських картах, опублікованих належним чином.

Положення Конвенції не зачіпають правового режиму проток, що регулюються спеціальними міжнародними конвенціями. До таких проток, зокрема, належать Чорноморські та Балтійські протоки.

Під Чорноморськими протоками, під назвою, що історично заствердилася в правовій літературі, мається на увазі один з найважливіших міжнародних морських шляхів, що з'єднує Чорне та Середземне моря та Босфор, що складається із протоки (довжина 31 км, ширина від 0,7 км до 5,7 км), Мармурового моря (довжина 222 км, ширина від 27 км до 74 км) і протоки Дарданелли (довжина 70 км, ширина від 1,3 км до 2 км).

До захоплення турецькими військами Константинополя у 1453 р. режим Чорноморських проток визначався в односторонньому порядку Візантією. З розширенням Османської імперії Туреччина встановила контроль не тільки в протоках, але й на Чорному морі.

Перемога російського флоту в Чесменському бої 1770 р. привела до укладення серії двосторонніх угод між Росією та Туреччиною щодо свободи плавання в Чорному морі та протоках. Перший багатосторонній договір, що визначає режим Чорноморських проток, був укладений в 1840 р. у Лондоні. Його учасниками стали Росія, Туреччина, Австрія, Англія та Пруссія. В 1841 р. до договору приєдналася Франція.

Поразка Росії в Кримській війні та укладення Паризького мирного договору 1856 р. визначили статус проток, що проіснував до I Світової війни. У перші ж її дні Туреччина в односторонньому порядку порушила положення договору 1856 р., пропустивши до проток німецькі крейсери та закривши прохід для торговельних суден.

Вже після закінчення I Світової війни були підписані Лозаннський мирний договір і Конвенція про режим проток, що містить 20

статей (24 липня 1923 р.). Конвенція проголосила принцип свободи плавання суден в Чорноморських протоках. Зокрема вказувалося, що в мирний час до Чорного моря можуть проходити кораблі військового флоту, сила якого не повинна перевищувати сил найбільшого флоту однієї з прибережних держав. Роль гарантів дотримання режиму проток взяли на себе Франція, Італія, Великобританія та Японія. В серпні 1923 р. Конвенція була підписана РСФСР, але СРСР так її й не ратифікував. В 1936 р. СРСР підтримав пропозицію Туреччини про перегляд Лозаннської конвенції.

Конференція з перегляду режиму проток відкрилася 22 червня 1936 р. в швейцарському місті Монтре та завершилася підписанням Конвенції про Чорноморські протоки, що більш відома за назвою Конвенції Монтре [5].

Конвенція зняла ряд обмежень турецького суверенітету над протоками, введених за Лозаннським мирним договором та Лозаннською конвенцією про режим проток 1923 р. (зокрема, заборону зводити оборонні укріплення в зоні проток), але одночасно поклала цілком чіткі зобов'язання на уряд Туреччини відносно міжнародного судноплавства в протоках.

Ст. 1 Конвенції Монтре «визнає та підтверджує принцип права свободи проходу та мореплавства в Протоках». У мирний час «торговельні судна будуть користуватися правом повної свободи проходу та плавання в Протоках вдень і вночі незалежно від прапора та вантажу без будь-яких формальностей» за умови сплати ними встановлених в Конвенції досить помірних зборів та проходження санітарного огляду (ст. 2). Лоцманське та буксирне проведення є необов'язковими (ст. 2). При цьому капітани суден повідомляють турецьку владу свої назви, прапор, тоннаж, місце призначення та відправлення (ст. 2), а санітарний огляд зводиться до пред'явлення санітарної декларації, якщо на борті немає випадків небезпечних інфекційних захворювань (ст. 3).

Повна свобода судноплавства для торговельних суден зберігається й у воєнний час, якщо Туреччина не є воюючою стороною (ст. 4). В іншому випадку свобода судноплавства поширюється лише на судна держав, що не перебувають у стані війни з Туреччиною (ст. 5).

Конвенція докладно регламентує прохід військових кораблів через протоки, ставлячи в переважне положення кораблі причорноморських держав. Так, всі кораблі зобов'язані попередньо повідомити

турецькі влади про свій намір скористатися протоками, однак чорноморські держави здійснюють це за 8 днів, інші ж – за 15 днів до проходження. Причорноморські держави можуть проводити через протоки в ряді випадків свої підводні човни, а також великі кораблі без обмеження тоннажу, у той час як загальний максимальний тоннаж кораблів інших країн, що перебувають у протоках, обмежений 15 тис. тонн.

Вже після укладення Лозаннської конвенції 1923 р. турецький уряд почав вживати заходів до введення певних обмежень міжнародного торговельного судноплавства через протоки в порушення Конвенції Монтре. Але після протестів з боку Росії та інших держав турецькі влади скасували введені обмеження. Однак з розпадом СРСР турецький уряд почав діяти більш жорстко.

13 березня 1994 р. у протоці Босфор відбулася аварія, що стала поштовхом до прийняття турецьким урядом заходів, які мали великі наслідки. Приблизно о 22 год. 20 хв. за місцевим часом у районі мису Філь у двох милях південніше північного входу в протоці зіткнулися два кіпрських судна: танкер «Нассіа», на борті якого перебувало 98600 тонн сирої нафти, і балкер «Шипброкер», що впливав у Чорне море. В результаті зіткнення відбувся вибух. Обидва судна запалилися.

«Шипброкер», зробивши циркуляцію, сіл на міліну, зруйнувавши прилягаючи до моря дорогу та будови. Пожежа була погашена береговими та морськими пожежними силами. З двадцяти дев'яти членів екіпажу були врятовані лише троє. Танкер «Нассіа» після зіткнення продовжував горіти. З нього вилилося близько 18 тис. тонн палаючої нафти. Близько 60% поверхні протоки було покрито шаром нафти.

Це зіткнення стало другим за вагою наслідків в протоці Босфор після зіткнення румунського танкера «Індепентія» із грецьким суховантажем «Евріали» в 1979 р., коли загинули 43 моряка.

Аварія набула широкого суспільного резонансу. У зв'язку із сильним забрудненням акваторії міністр екології Туреччини закликав населення утриматися від вживання в їжу морських продуктів. Він порівняв плаваючі протокою танкери з «бомбами, що забезпечені годинниковим механізмом», підкресливши, що перевезення нафти пов'язане з винятково високим ризиком. Міністр заявив про нагальну потребу перегляду міжнародних домовленостей, що стосуються судноплавства в протоках. За заявами офіційних осіб пішли дії. З 1 лип-

ня 1994 р. турецькі влади ввели в дію Правила плавання в турецьких протоках і районі Мармурового моря.

У порушення ст. 1 Конвенції Монтре Правила (ст. 24 «Припинення руху у зв'язку з вимушеними обставинами») передбачають право турецької влади призупинити судноплавство в протоках при проведенні будівельних робіт, включаючи підводне буравлення, гасіння пожеж, при науково-дослідній діяльності; на час спортивних заходів, рятування та надання допомоги; заходів щодо запобігання та усунення наслідків забруднення морського середовища; операцій з розслідування злочинів та аварій і в інших подібних випадках. Неважко побачити, що під тим або іншим приводом протоки можуть бути закриті для проходу суден.

Положенням ст. 2 Конвенції 1936 р., яка встановлює, що лоцманське проведення та користування буксирами залишаються необов'язковими, суперечить ст. 51 Правил, відповідно до якої турецькі влади там, де визнають за необхідне, можуть запроваджувати обов'язкове лоцманське проведення.

Таким чином, заява турецької влади про те, що мета нових правил тільки одна – гарантувати безпечний прохід суден через протоки та що вони жодним чином не припускають зміни положень самої Конвенції, явно не відповідає дійсності. У Правилах є й ряд інших порушень раніше встановленого порядку проходу.

Дії Туреччини, що в односторонньому порядку змінює в бік погорстчення режим плавання в протоках, використовуваних для міжнародного судноплавства, суперечать нормам міжнародного права.

Мореплавство завжди пов'язане з ризиком та небезпекою. Однак є цілком неприпустимим з цих міркувань обмежувати його свободу. Безумовно, не можна заперечувати право Туреччини на прийняття законів та правил, що належать до транзитного проходу та стосуються безпеки судноплавства, регулювання руху суден, запобігання забрудненню моря. Однак, з огляду на міжнародно-правовий статус Чорноморських проток, життєво важливе значення цієї водної артерії для держав Чорноморського басейну, такі заходи повинні прийматися тільки на міжнародному рівні або щонайменше на регіональному. В результаті обговорення цього питання в ІМО, що залишається на порядку денному цієї міжнародної організації, а також двосторонніх переговорів з Росією та рядом інших учасників Конвенції Монтре та провідних морських держав уряд Туреччини в 1998 р. пішов на пере-

гляд в більш конструктивному дусі найбільш неприйнятних статей. Однак турецькі влади як й раніше наполягають на праві Туреччини в односторонньому порядку приймати правила судноплавства в протоках, що розходяться з Конвенцією Монте.

Балтійські, або, як їх іноді називають, Датські протоки, що складаються із трьох проток – Великий Бельт, Малий Бельт і Зунд, є єдиними морськими шляхами, що з'єднують Балтійське море з Північним морем та Атлантичним океаном.

Режим плавання торговельних суден через Балтійські протоки визначається Конвенцією, укладеною 14 березня 1857 р. в Копенгагені, відомою за назвою «Трактат про скасування мит, що стягуються досі з купецьких суден та вантажів при проході їх через протоки Зунда та обох Бельтів» [1]. Трактат визнається діючим й сьогодні.

В ньому зазначається, що він укладений з метою полегшити торговельні та морехідні відносини, що існують між державами, шляхом скасування назавжди будь-яких зборів, які стягуються з іноземних суден та їхніх вантажів при проході через протоки.

Данія за трактатом зобов'язалася не стягувати жодних митних, маякових або будь-яких інших зборів з суден. При цьому спеціально обмовлялося, що збори, які таким чином є скасованими, не можуть бути відновлені стороною, за допомогою збільшення портових або митних зборів. Крім того, Данія прийняла на себе зобов'язання підтримувати в гарному стані всі вогні та маяки, а також існуючі бакени, віхи та знаки, що забезпечують судноплавство в Каттегаті, Зунді та Бельтах. На Данію був також покладений обов'язок зі своєчасної заміни та, якщо того вимагає навігаційна обстановка, зі збільшення числа вогнів та маяків, що забезпечують плавання в протоках. Данія погодилася забезпечувати надання послуг лоцманів, причому лоцманські збори повинні встановлюватися в помірних розмірах та однаково як для датських, так й для іноземних суден. Лоцманська проводка в цих протоках є факультативною.

Контрольні питання

1. Якими міжнародно-правовими актами врегульований правовий статус та режим проходження через міжнародні протоки?
2. Чи застосовуються норми Конвенції ООН з морського права 1982 року до Чорноморських та Балтійських проток?

3. Якими нормативно-правовими актами врегульований статус та режим Чорноморських проток?
4. Якими нормативно-правовими актами врегульований статус та режим Балтійських проток?

2.13. ПРАВОВИЙ СТАТУС МІЖНАРОДНИХ КАНАЛІВ

Якщо протоки є природними морськими проходами, то морські канали – це штучно створені судноплавні шляхи. Значення каналів як вузлових точок світової системи морські комунікацій обумовило постійну актуальність проблеми їхнього правового режиму.

Одним з найважливіших факторів, що визначають режим каналів, є їхнє географічне положення. Всі вони являють собою гідротехнічні споруди для забезпечення міжнародного судноплавного сполучення між великими районами відкритого моря. Так, Панамський канал поєднує Тихий і Атлантичний океани, Суецький – Середземне та Червоне моря з виходом в Індійський океан, Кільський канал з'єднує Балтійське море з Північним і далі з Атлантичним океаном.

Інша особливість міжнародних каналів пов'язана з їхніми функціональними характеристиками та значенням для міжнародного судноплавства. Щодо цього канали не уступають багатьом міжнародним протокам та навіть перевершують їх, наприклад, в інтенсивності судноплавства.

СУЕЦЬКИЙ КАНАЛ. За ступенем важливості для торговельного судноплавства та інтенсивності руху морських суден на лідируючих позиціях перебуває Суецький канал. Правовий режим Суецького каналу встановлюється Константинопольською конвенцією щодо забезпечення вільного плавання Суецьким каналом 1888 р. [2] та іншими нормами міжнародного права, а також законодавством Єгипту. Ця конвенція стала першим в історії міжнародного права договором, що проголосив принцип свободи використання морського каналу суднами всіх націй. Її первісними учасниками були Австро-Угорщина, Німеччина, Іспанія, Італія, Нідерланди, Росія, Туреччина та Франція. Великобританія, хоча й брала участь у розробці конвенції, стала її учасницею лише в 1904 р.

Найбільш важливими принципами судноплавства в каналі, встановленими Константинопольською конвенцією, є:

- 1) свобода користування каналом суднами всіх держав;
- 2) рівність всіх держав при користуванні каналом;
- 3) принцип нейтралітету, заборони блокади каналу.

Як гарантія свободи користування каналом Константинопольська конвенція передбачає обов'язок учасників жодним чином не порушувати вільного користування каналом ані у військовий, ані в мирний час (ст. 1), не допускати спроб, що мають на меті порушення недоторканності каналу (ст. 2). Так само не повинна порушуватися недоторканність матеріальної частини, установ, будівель і робіт, як у морському каналі, так і в прісноводному (ст. 3). Принцип свободи користування каналом не обмежений у часі (ст. 14). Цей принцип заявлений й в преамбулі Константинопольської конвенції, де говориться про бажання її учасників «затвердити договірним актом існування певного порядку, що мають відгородити на всі часи й для всіх держав вільне користування морським Суецьким каналом». Ст. 9 Конвенції зобов'язує Єгипет вживати необхідних заходів для забезпечення вільного користування каналом.

В доктрині міжнародного права Суецький канал розглядається як штучний внутрішній водний шлях міжнародного значення.

Порядок судноплавства каналом визначається Правилами плавання Суецьким каналом. В них містяться вимоги, при дотриманні яких судна можуть бути допущені для проходу каналом, а також зазначені повноваження Адміністрації Суецького каналу (АСК), що здійснює керування рухом суден і т. ін.

Особливої уваги заслуговує необхідність дотримання правил про максимальний розмір суден, що допускаються для проходу каналом, оскільки їхнє недотримання може спричинити відмову в проході (ст. 47 Правил) або затримку із включенням до каравану, а також штрафні санкції.

КІЛЬСЬКИЙ КАНАЛ з основи Ютландського півострова між бухтою Кілер-Ферде та устям ріки Ельба, є найкоротшим шляхом, що з'єднує Балтійське та Північне моря.

Довжина каналу 98,7 км, ширина по поверхні 102 м, по дну 42 м. Глибина на судноплавному фарватері 11,3 м. Канал повністю розташований на території Німеччини. Він майже на 700 км скорочує перехід суден між Балтикою та Північним морем у порівнянні із плаванням через Балтійські протоки.

Відповідно до Версальського мирного договору 1919 р. [3] (статті 380 – 386) «Кільський канал та доступи до нього завжди будуть вільними та відкритими на рівній основі для військових і торговельних кораблів всіх націй, що перебувають у стані миру з Німеччиною».

Руку суден та кораблів не повинне здійснюватися жодних перешкод, якщо це тільки не стосується поліцейських, митних, санітарних та імміграційних правил, які повинні бути розумними та однаковими для того, щоб не утрудняти рух. Стосовно стягнення канальних зборів зазначеним договором встановлений режим найбільшого сприяння.

Збори повинні стягуватися лише в такому розмірі, щоб покривати видатки з підтримки каналу в належному стані, що забезпечує безпеку судноплавства.

Порядок судноплавства каналом регламентується Правилами плавання в Кільському каналі. Відповідно до правил, торговельні судна всіх країн користуються свободою проходу після сплати транзитних зборів і одержання пропускового свідчення. У проході може бути відмовлено суднам, що не відповідають всім необхідним вимогам для плавання каналом.

Військові кораблі проходять каналом тільки за наявності дозволу, завчасно отриманого дипломатичним шляхом.

При проході через канал військові кораблі користуються імунітетом, але зобов'язані дотримуватися всіх правил проходу. Рух суден в Кільському каналі двосторонній та регулюється диспетчерською службою. Швидкість суден не повинна перевищувати 8 вузлів. Розходження зустрічних або суден, що обганяють одне одного, здійснюється в спеціальних місцях розширення каналу. Чекаючи розходження судно притискається до палів, встановлених біля країв каналу, віддає якір на одну змичку та утримується на місці, періодично працюючи машиною. Прохід каналом, включаючи час, затрачуваний на шлюзування, займає, як правило, 8 – 10 годин.

Перед входом до шлюзу капітан судна повинен заповнити бланк повідомлення у двох екземплярах та прикласти до нього обмірне свідоцтво та інші судові документи. Судна, що підходять з моря, бланк повідомлення одержують від лоцмана, що може дати консультацію з питань судноплавства в каналі. Перед входом до Кільського каналу на борт судна приймається кермовий, надаваний Адміністрацією каналу.

На судно валовою місткістю 2500 рег. т та більше необхідно брати двох кермових. Лоцманське проведення є обов'язковим для всіх суден.

ПАНАМСЬКИЙ КАНАЛ довжиною 82 км прокладений через Панамський перешийок та з'єднує Тихий океан у міст Бальбоа та Панама з Атлантичним океаном у міст Кристоаль і Колон. Офіційне відкриття каналу відбулося в серпні 1914 р., але для цілей міжнародного судноплавства Панамський канал почав використовуватися з 1920 р. Зона Панамського каналу перебувала під управлінням США.

Рівно опівдні 31 грудня 1999 р. відповідно до Договору про Панамський канал між США і Панамою, підписаному у Вашингтоні 7 вересня 1977 р. [17; 18], Панамський канал перейшов під суверенітет Панами.

Порядок плавання Панамським каналом визначається відповідними Правилами. Особливістю плавання в Панамському каналі, як й в Кільському, є наявність системи шлюзів, що дозволяють перебороти різницю в рівнях води. До шлюзів судно заводиться за допомогою потужних електровозів.

Одним з останніх нововведень Адміністрації Панамського каналу з'явилося встановлення в 2002 р. у зв'язку з погрозою терористичних актів спеціальних зборів «на безпеку». Такі збори (від 50 до 400 доларів США, залежно від водотоннажності судна) витрачаються на здійснення таких заходів безпеки, як додаткове патрулювання, відеомоніторинг, придбання нових катерів, спеціальних автомобілів та вертольотів, електронного встаткування.

Канальні збори є істотною статтею доходу в бюджеті Панами. Відповідно до Договору між США та Панамою про постійний нейтралітет і експлуатацію Панамського каналу 1977 р., підписаному одночасно з Договором про Панамський канал, канал як міжнародний транзитний водний шлях є постійно нейтральним. Положення цієї двосторонньої умови знайшли відбиття в Протоколі до нього, що відкритий для приєднання всіх держав. В 1988 р. до Протоколу приєднався Радянський Союз.

Крім трьох розглянутих каналів судна під прапорами різних держав використовують також Сайменський, Коринфський та інші канали. На відміну від Суецького, Кільського та Панамського вони не мають такого істотного значення для міжнародного судноплавства, що накладає й відповідні особливості на їхній правовий режим.

САЙМЕНСЬКИЙ КАНАЛ, проритий через Карельський перешийок, перебуває на території Фінляндії та Росії і пов'язує систему фінських озер Сайма з Фінською затокою Балтійського моря в районі Виборга. Довжина каналу становить 43 км, включаючи шлюзи.

Будівництво каналу було закінчено в 1856 р., а в 1968 р. канал був реконструйований. Відповідно до Договору між СРСР і Фінляндією про передачу в оренду Фінляндській Республіці радянської частини Сайменського каналу та острова Малий Висоцький, підписаного 27 вересня 1962 р., частина Сайменського каналу, що проходить по території Росії, з береговою смугою шириною в середньому 30 метрів по обидві сторони штучного русла, а також острів Малий Висоцький, передані Фінляндії на умовах оренди строком на 50 років.

Строк оренди Сайменського каналу минає в 2012 р., але вже в цей час фінська сторона висловлює бажання продовжити Договір.

Слід зазначити, що відповідно до Європейської угоди про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення, підписаної в Женеві 19 січня 1996 р. Сайменський канал включений до переліку внутрішніх водних шляхів міжнародного значення.

КОРИНФСЬКИЙ КАНАЛ перебуває на території Греції, проритий через Коринфський перешийок, з'єднуючи Егейське та Іонічне моря. Побудований в 1881 – 1893 рр. Довжина каналу близько 6 км, ширина близько 25 м та глибина 8 м. Він доступний для суден водотоннажністю до 5 тис. т. Через канал щорічно проходить понад 15 тис. суден. Рух суден каналом односторонній.

Контрольні питання

1. Якими міжнародно-правовими актами врегульований правовий статус та режим проходження через міжнародні канали?
2. Якими нормативно-правовими актами врегульований статус та режим Панамського каналу?
3. Якими нормативно-правовими актами врегульований статус та режим Кільського каналу?
4. Якими нормативно-правовими актами врегульований статус та режим Суецького каналу?

2.14. ПРАВОВИЙ СТАТУС МІЖНАРОДНИХ РІК

Міжнародні ріки – ріки, що перетинають територію декількох держав та використання яких є предметом міжнародно-правових відносин. Кожна частина міжнародної ріки перебуває під суверенітетом тієї держави, в межах території якої протікає. Серед міжнародних рік прийнято виділяти прикордонні ріки, які розділяють території декількох держав і зазвичай не є відкритими для міжнародного судноплавства. До числа міжнародних рік належать: в Європі – Дунай і Рейн, в Африці – Конго та Нігер, у Північній Америці – Колорадо та Ріо-Гранде, в Південній Америці – Амазонка та Ла-Плата та ін. Окремі ділянки міжнародних рік входять до складу територій відповідної прибережної держави та підпорядковуються її юрисдикції. Це означає, що всі іноземні судна, які проходять через міжнародні ріки, повинні дотримуватися правил плавання, встановлених країнами, через води яких вони сліднують. Правовий режим найважливіших міжнародних рік визначається угодою всіх прибережних держав. В цих випадках для узгодження всіх питань, пов'язаних із судноплавством по міжнародними ріками, зацікавлені прибережні держави створюють спеціальні комісії, а також комісії з питань господарського використання рік, рибальства, з боротьби із забрудненням вод і т. ін.

Судноплавство по міжнародних ріках – рух суден та інших плавучих засобів водними комунікаціями природного походження – ріками та озерами, розташованим на території двох або декількох держав. Правове регулювання судноплавства міжнародними ріками здійснюється на базі принципів і норм міжнародного права, закріплених в двох- або багатосторонніх міжнародних договорах. Такими є Заключний акт Віденського конгресу (1815 р.), Белградська конвенція про режим судноплавства на Дунаї (1948 р.), Акт, що стосується судноплавства та економічного співробітництва між державами басейну ріки Нігер (1963 р.), Конвенція, що стосується розвитку басейну озера Чад (1969 р.), Договір про басейн ріки Ла-Плата (1969 р.), Договір про співробітництво в Амазонії (1978 р.). Укладені також договори більш загального характеру, які, втім, поки що не одержали широкого визнання (Барселонська конвенція про судноплавні водні шляхи, що мають міжнародне значення (1921 р.), Гельсинські правила використання вод міжнародних рік (1966 р.)).

В узагальненому виді правове регулювання судноплавства міжнародними ріками потрапляє під дію наступних юридичних принципів: закріплення територіального верховенства (суверенітету) на відповідні ділянки водної комунікації за прибережними державами; заборона (або обмеження) плавання військових кораблів неприбережних країн та суден, що мають військові цілі, та встановлення дозвільного порядку проходу військових суден прибережних країн чужими ділянками комунікації; свобода торговельного судноплавства, що включає захід суден до іноземних портів, здійснення вантажних та інших комерційних операцій, можливість бункерувального та технічного їхнього обслуговування на рівноправній основі: неухильне виконання судновласниками та операторами суден тарифних, навігаційних, екологічних та інших правил, встановлених прибережною державою. Важливі завдання у справі регулювання судноплавства міжнародними ріками покладаються на міжнародні річкові комісії, сформовані з представників прибережних держав, компетенція яких полягає у виробленні уніфікованих тарифних та навігаційних правил і організації контролю за їх виконанням.

Режим судноплавства міжнародною рікою Дунай встановлено Конвенцією про режим судноплавства на Дунаї 1948 р. [8], відповідно до якої, придунайські держави зобов'язуються утримувати свої ділянки Дунаю в судноплавному стані для річкових і, на відповідних ділянках, морських суден і виконувати необхідні роботи для забезпечення і поліпшення умов судноплавства, а також не чинити перешкод для судноплавства на фарватерах Дунаю. З питань, зазначених у цій статті, придунайські держави консультуються з Дунайською Комісією.

Прибережні держави можуть в своїх межах організувати роботи із забезпечення судноплавства, виконання яких необхідно в зв'язку з виниклими терміновими і непередбаченими обставинами. Держави повідомляють Комісію про причини, що викликали ці роботи, і подають короткий опис цих робіт.

В разі, коли будь-яка придунайська держава не буде спроможна сама організувати роботи, що входять в її територіальну компетенцію і необхідні для забезпечення нормального судноплавства, то така держава повинна буде передати виконання цих робіт Дунайській Комісії на умовах, що їх вкаже Комісія, без права передоручення виконання цих робіт іншій державі, за винятком тієї частини річкового шляху,

що становитиме кордон даної держави. В цьому останньому випадку Комісія визначить умови виконання таких робіт. Придунайські держави зобов'язуються надавати всіляке сприяння Комісії або державі, яка виконує зазначені роботи.

Відповідно до ст. 5 засновується Дунайська Комісія, до складу якої входять по одному представнику від кожної Договірної Сторони. Комісія обирає із свого складу голову, віце-голову і секретаря на трирічний строк.

Комісія встановлює строки своїх сесій і свої правила процедури. Перше засідання Комісії відбулася в шестимісячний строк з дня, коли ця Конвенція набрала чинності.

До компетенції Комісії входить:

- а) нагляд за виконанням постанов цієї Конвенції;
- б) складання загального плану основних робіт в інтересах судноплавства на базі пропозицій і проектів придунайських держав і спеціальних річкових Адміністрацій, а також складання загального кошторису витрат, що відносяться до цих робіт;
- с) виконання робіт у випадках, передбачених статтею 4 Конвенції;
- д) консультація і рекомендації придунайським державам, що стосуються виконання робіт, зазначених у пункті «б», з урахуванням при цьому технічних і економічних інтересів, планів і можливостей зазначених держав;
- е) консультація і рекомендація спеціальним річковим Адміністраціям (ст.ст. 20 і 21) і обмін з ними інформацією;
- ф) встановлення єдиної системи навігаційної шляхової обстановки на всій судноплавній течії Дунаю, а також, з урахуванням специфічних умов окремих ділянок, основних положень про плавання по Дунаю, включаючи основні положення лоцманської служби;
- г) уніфікація правил річкового нагляду;
- h) координація гідрометеорологічної служби на Дунаї, видання єдиного гідрологічного бюлетеня і гідрологічних прогнозів, короткотермінових і довготермінових, для Дунаю;
- і) статистика судноплавства на Дунаї з питань, що входять в компетенцію Комісії;
- j) видання довідників, лоцій, навігаційних карт і атласів для потреб судноплавства;
- к) складання і затвердження бюджету Комісії, а також встановлення і стягнення зборів.

Для виконання зазначених завдань Комісія має свій Секретаріат і необхідний апарат, персонал яких комплектується з громадян придунайських держав. Організація Секретаріату і апарату встановлюється самою Комісією.

Комісія складає свій бюджет і затверджує його більшістю голосів усіх Договірних Сторін. В бюджеті мають бути передбачені витрати на утримання Комісії та її апарату, які покриваються за рахунок внесків Договірних Сторін, що робляться щороку в однаковому для кожної Договірної Сторони розмірі.

Рішення Комісії ухвалюються більшістю голосів присутніх членів, крім випадків, спеціально передбачених в цій Конвенції. Кворум Комісії – п'ять членів.

Місцем перебування Комісії є місто Галац. Комісія може, проте, рішенням, ухваленим більшістю голосів усіх членів, змінити місце свого перебування.

Комісії надаються права юридичної особи згідно з законодавством держави за місцем її перебування.

Офіційними мовами Комісії є німецька, російська та французька.

Члени Комісії і уповноважені нею службові особи користуються дипломатичним імунітетом. Службові приміщення, архіви і всякого роду документи Комісії недоторканні.

Службові особи Комісії, які мають відповідні повноваження, сповіщають компетентні власті придунайських держав про порушення правил судноплавства, санітарних правил і правил річкового нагляду, що стали відомі Комісії. Компетентні власті повинні, в свою чергу, сповістити Комісію про заходи, вжиті в зв'язку із згаданими вище повідомленнями про порушення.

Комісія має свою печатку і свій прапор, що піднімається на службових приміщеннях і суднах Комісії.

Придунайські держави подадуть Комісії, а також її службовим особам і персоналу необхідне сприяння для виконання їх обов'язків, що випливають з цієї Конвенції. Ці службові особи і персонал матимуть право вільно пересуватися при виконанні своїх службових обов'язків по річці і в портах у межах юрисдикції Комісії, при умові поважання ними законодавства даної держави.

У пониззях Дунаю (від гирла Сулинського каналу до Браїло-ва включно) створюється спеціальна річкова Адміністрація для виконання гідротехнічних робіт і регулювання судноплавства, в складі представників прибережних суміжних держав. Адміністрація діє на підставі угоди між Урядами країн-учасниць Адміністрації. Місцем перебування Адміністрації є місто Галац.

На ділянці Залізних Воріт (від Вінце до Костола по правому берегу і від Молдова-Веке до Турну-Северіна по лівому берегу Дунаю) створюється спеціальна річкова Адміністрація Залізних Воріт для виконання гідротехнічних робіт і регулювання судноплавства у зазначеному районі. Адміністрація діє на підставі угоди між Урядами країн-учасниць Адміністрації. Місцем перебування Адміністрації є Оршова і Текія.

Судноплавство в пониззях Дунаю і в районі Залізних Воріт здійснюється відповідно до правил плавання, встановлених Адміністраціями зазначених районів. Судноплавство на решті ділянок Дунаю здійснюється згідно з правилами, встановленими відповідними придунайськими країнами, територією яких протікає Дунай, а в тих районах, де береги Дунаю належать двом різним державам, згідно з правилами, встановленими за угодою між цими державами. При встановленні правил плавання придунайські держави і Адміністрації зважатимуть на основні положення про плавання Дунаєм, встановлені Комісією.

Судна, що плавають Дунаєм, мають право, додержуючись правил, встановлених відповідними придунайськими державами, заходити в порти, виконувати в них вантажні і розвантажувальні операції, посадку і висадку пасажирів, а також поповнювати запаси палива, предметів постачання і т. ін.

Перевезення пасажирів і вантажів у місцевому сполученні і перевезення між портами однієї і тієї самої держави не можуть проводитись суднами під іноземним прапором інакше, як за погодженням з національними правилами відповідної придунайської держави.

Санітарні і поліцейські правила, що застосовуються на Дунаї, повинні здійснюватися без дискримінації з мотивів національної приналежності суден, пунктів їх відправлення і призначення або з будь-яких інших причин. Функції митного, санітарного і річкового нагляду на Дунаї здійснюються придунайськими державами, які повідомляють Комісію про видані ними правила, щоб Комісія могла сприяти уніфі-

кації митних та санітарних правил і здійснити уніфікацію правил річкового нагляду. Митні, санітарні і поліцейські правила повинні бути такими, щоб не перешкоджати судноплавству.

При проходженні транзитних вантажів через ділянки, де обидва береги Дунаю належать одній і тій самій державі, ця держава має право опечатувати або брати під охорону митного нагляду транзитний товар. При цьому дана держава має право вимагати від капітана чи судновласника письмової декларації тільки про те, чи перевозить він товар, ввезення якого заборонене даною державою, але без права заборони транзиту цього товару. Ці формальності не можуть викликати ані огляду товару, ані уповільнення транзиту. За подання неправильної декларації капітан чи судновласник підлягає відповідальності за законами держави, якій була зроблена декларація. Якщо Дунай є кордоном між двома державами, то судна, плоти, пасажери і транзитний товар звільняються при проходженні рікою від усіх митних формальностей.

Судна, виділені придунайськими державами для несення служби річкового нагляду (поліції), повинні нести свій національний прапор і, крім того, мати розпізнавальний однаковий знак; опис і номери цих суден повідомляються Комісії. Плавання по Дунаю цих суден, а так само митних суден всіх придунайських країн може мати місце тільки в межах країни, прапор якої несе судно, а поза цими межами – тільки за згодою відповідних придунайських держав.

Суднам, що плавають по Дунаю, надається можливість користуватися як судовими радіостанціями, так й береговими засобами зв'язку для навігаційних цілей.

Плавання по Дунаю військових кораблів усіх непридунайських країн забороняється. Плавання по Дунаю військових кораблів придунайських країн за межами країни, прапор якої несе корабель, може здійснюватися лише за домовленістю між зацікавленими придунайськими державами.

В пониззях Дунаю і в районі Залізних Воріт створюються лоцманські корпуси, підпорядковані відповідним Адміністраціям.

Правила лоцманської служби встановлюються Адміністраціями згідно з основними положеннями про плавання по Дунаю і повідомляються Комісії.

Проведення суден у пониззях Дунаю і в районі Залізних Воріт здійснюється лоцманами, які входять до складу відповідних лоцман-

ських корпусів, або лоцманами, які склали іспит в органах відповідної річкової Адміністрації і допущені цією Адміністрацією до проведення суден.

Склад лоцманських корпусів комплектується з громадян придунайських країн-учасниць відповідних Адміністрацій. Порядок комплектування корпусів встановлюється спеціальними угодами між учасниками цих Адміністрацій.

Фінансування гідротехнічних робіт на Дунаї, що проводяться придунайськими країнами згідно зі ст. 3 Конвенції, здійснюється відповідними придунайськими країнами.

Для покриття витрат по забезпеченню судноплавства придунайські держави, за погодженістю з Комісією, можуть встановлювати з суден навігаційні збори, розмір яких визначається в залежності від вартості утримання обстановки і вартості робіт.

Для покриття витрат із забезпечення судноплавства і по роботах, що проводяться Адміністраціями, останні встановлюють особливі збори, які стягуються з суден, що проходять на ділянках між гирлом Сулинського каналу і Браїловим та від Вінце до Костола по правому берегу і від Молдова-Веке до Турну-Северіна по лівому берегу Дунаю. Про встановлені Адміністраціями особливі збори і порядок їх стягання Адміністрації інформують Комісію.

Суми спеціальних, навігаційних і особливих зборів, що їх стягують Комісія, придунайські держави і Адміністрації, не повинні приносити прибутку.

Порядок стягання спеціальних, навігаційних і особливих зборів визначається інструкціями, розробленими відповідно Комісією, придунайськими державами і Адміністраціями. Інструкції, що видаються придунайськими державами і Адміністраціями, погоджуються з Комісією. Обчислення зборів проводиться за вантажомісткістю суден.

Виконання робіт і розподіл витрат з проведення цих робіт на ділянках Дунаю, що утворюють державний кордон, регулюються за угодою між відповідними прикордонними державами.

Портові збори з суден стягуються владами відповідних придунайських держав. При цьому не допускається ніякої дискримінації з мотивів національної належності суден, пунктів їх відправки чи призначення або з якихось інших причин.

Судна, що заходять в порти для вантажно-розвантажувальних робіт, мають право користуватися вантажно-розвантажувальними механізмами, пристосуваннями, складами, складськими площами і т.п. на підставі угод з відповідними транспортно-експедиторськими установами. При цьому при встановленні розміру оплати за проведені роботи не допускається ніякої дискримінації. Не вважаються дискримінацією пільги, які, відповідно до торговельних звичаїв, надаються залежно від обсягу робіт і характеру вантажу.

Жодні збори за транзит як такий з суден, плотів, пасажирів і товарів не встановлюються.

Тарифи лоцманських зборів у пониззях Дунаю і в районі Залізних Воріт встановлюються відповідними Адміністраціями і повідомляються Комісії.

Контрольні питання

1. Надайте визначення поняття «внутрішні судноплавні шляхи».
2. Якими міжнародно-правовими актами врегульоване судноплавство внутрішніми судноплавними шляхами?
3. Під дію яких юридичних принципів потрапляє правове регулювання судноплавства міжнародними ріками?
4. Яким міжнародно-правовим документом врегульований режим користування рікою Дунай?
5. Чи мають право військові кораблі непридунайських держав проходити цією рікою?

2.15. ПРАВОВИЙ СТАТУС ЗАМКНЕНИХ ТА НАПІВЗАМКНЕНИХ МОРІВ

В результаті роботи III Конференції ООН з морського права вперше в Конвенції ООН з морського права 1982 р. знайшли нормативне закріплення положення про замкнені та напівзамкнені моря, що викликає необхідність ретельного дослідження цього нового для міжнародного морського права явища, включаючи його історичні, географічні і юридичні аспекти.

Конвенція ООН з морського права 1982 р. містить частину IX, яка присвячена замкненим і напівзамкненим морям. Вона складається

з двох статей: 122, що містить визначення поняття замкненого та напівзамкненого моря, та 123, що говорить про співробітництво держав, розташованих біля таких морів.

Але перш ніж перейти до аналізу статей Конвенції, слід сказати про самий термін «замкнене та напівзамкнене море». Для того щоб віднести те або інше море до замкненого або напівзамкненого моря, потрібно, щоб воно відповідало певним критеріям. Виділяють як географічні, так й правові критерії.

Наприклад, М. Сибєр вважає, що коли морські води впадуться глибоко в сушу, це внутрішнє море. Якщо води не сполучаються з океаном, як у випадку Мертвого або Каспійського морів, то це замкнені моря, якщо ж сполучаються, як Чорне, Біле або Балтійське – це внутрішні незамкнуті моря. Інша проблема полягає в термінологічних розбіжностях. Як вже було відзначено, різні вчені в області міжнародного морського права ті самі моря називають різним чином: «замкнені та напівзамкнені», «закриті та напівзакриті» або «материкові». Так, наприклад, Дж. Коломбос під «материковими морями» розуміє акваторії, оточені материковими територіями держав, що як сполучаються, так й не сполучаються з відкритим морем.

Нерідко можна зустріти в літературі вживання терміна «регіональне море». Наприклад, пропонується вживати саме термін «регіональне море» для позначення у розглянутих морів. При цьому сформульовані чотири умови, яким таке море повинне відповідати:

- 1) особливий обрис берегової лінії;
- 2) приналежність берега обмежених кількості держав, території яких оточують це море;
- 3) обмежена можливість доступу до цього моря, тобто вузькі проходи;
- 4) відсутність міжнародних морських шляхів.

В радянській науці терміном «замкнене море» охоплювався в основному поряд з водним простором, оточеним сухопутною територією двох або більш держав і не сполученим з відкритим морем, також і водний простір, що сполучається з відкритим морем через протоку або канал, який утворює водний шлях, що веде лише до берегів прибережних держав.

Виділялося три категорії замкнених морів:

1) повністю замкнені території двох або декількох держав, що не сполучаються з відкритим морем;

2) оточені територіями двох або більш держав, що сполучаються з іншими морями через один або кілька вузьких проток, режим яких регулюється міжнародною конвенцією (Чорне та Балтійське моря);

3) оточені територіями двох або декількох держав і сполучені з іншими морями, наприклад, Японське море, що не має конвенційного регулювання.

У класифікації морських просторів напівзамкненим морем вважається водний простір, що перебуває на тому ж рівні, що й океан, що сполучається з ним через протоку шириною менш 24 миль, і оточене невеликим числом держав.

Основним критерієм виділення замкнених і напівзамкнених морів в окрему категорію морів виступає замкнутість сушею і характер зв'язки зі Світовим океаном. За цією підставою виділяються наступні моря:

1) незамкнуте море – окраїнна частина Світового океану, що замикається з ним однієї своєю частиною безпосередньо (моря Аравійське, Берингове, Бофорта, Тасманове та багато інших);

2) напівзамкнене море – окраїнна частина Світового океану, оточена територією двох або більш держав, яка пов'язана з іншою частиною Світового океану декількома судноплавними з'єднаннями безпосередньо або через інше незамкнуте море і використовується в якості міжнародного транзитного морського шляху (наприклад, Червоне море, моря Індонезійського та Філіппінського архіпелагів);

3) замкнене море – невелика частина Світового океану, оточена територією двох або більш держав, яка з'єднується з іншою частиною світового океану через одне або кілька напівзамкнених морів єдиною судноплавною протокою (проходом) і не використовується в якості міжнародного транзитного морського шляху (Чорне море).

Таким чином, те саме море може кваліфікуватися різними вченими як внутрішнє, материкове, регіональне, замкнене або напівзамкнене, закрите або напівзакрите. Наприклад, Каспійське море, кваліфікується або як внутрішнє, або як материкове, або як замкнене море, або навіть озеро. Балтійське море, у свою чергу, відносять до внутрішнього, або материкового, або замкненого, або напівзамкненого, або регіонального моря.

Проте, незважаючи на всі термінологічні розбіжності, доктрина з початку 70-х років єдина в тому, що під замкненими та напівзамкненими морями слід розуміти відносно невеликі водні простори, оточені територіями двох або декількох держав.

На III Конференції ООН з морського права вносилися різні пропозиції щодо розробки поняття замкнених і напівзамкнених морів.

Спроби дати відповідь на запитання про те, які моря можуть бути визнані замкненими або напівзамкненими, здійснювалися вже на сесії в Каракасі.

Наприклад, представники Ірану, пропонували повністю розділити ці поняття, при цьому термін «замкнене море» повинен був стосуватися «малого простору внутрішніх вод, оточеному двома або більш державами, що сполучається з відкритими морями через вузький прохід». Що стосується терміна «напівзамкнене море», то він повинен був означати «морський басейн, розташований на периферії основних океанських басейнів і оточений сухопутними територіями двох або більше держав». Характерним є те, що останнє визначення не передбачало наявності одного вузького проходу. Делегація Іраку внесла пропозицію, яка стосувалася лише напівзамкненого моря. Пропонувалося його визначати як «внутрішнє море, оточене двома або більше державами, яке може мати коридор відкритого моря між протилежними або суміжними державами, що сполучається з іншими частинами відкритих морів через вузький прохід». Характерним для позиції Іраку й те, що його представники взагалі не використовували термін «замкнене море». Можна припустити, що це пояснюється тим, що за своїм географічним положенням Ірак не має прямого виходу до протоки, що відкриває шлях до його прибережних вод.

Не залишилася осторонь і Радянська делегація. Представник СРСР П.Д. Бараболя вніс кілька пропозицій з визначення замкнених і напівзамкнених морів. Він відзначив, що необхідно чітко розрізняти замкнені та напівзамкнені моря. При цьому під замкненими морями він пропонував розуміти відносно невеликі моря, що не мають виходу до океану і не використовуються в якості міжнародних судноплавних шляхів в широкому розумінні. «Такі моря можуть мати певні особливості правового режиму на основі існуючих міжнародних угод і міжнародного порядку». В першу чергу це звичайно ж мало відношення до Чорного та Балтійського морів. До напівзамкнених морів могли б

бути віднесені великі водні простори, що мають ряд безпосередніх виходів до океанів, через які проходять міжнародні морські шляхи. Слід помітити, що під час обговорення на різних сесіях III Конференції ООН з морського права положень, що стосуються замкнених і напівзамкнених морів, продовжували існувати термінологічні розбіжності. Так наприклад, в 1974 р. Робочий документ Другого комітету містив частину XI з назвою «Замкнені та напівзамкнені моря». При цьому відзначалося, що «термін «замкнене море» відноситься до облямованого сушею невеликого простору вод, яким оточено дві або більше держав та пов'язане з відкритим морем вузьким виходом»; а «термін «напівзамкнене море» відноситься до морського басейну, розташованого вздовж країн основних океанічних басейнів і замкнутому ділянками суші двох або більше держав». 7 травня 1975 р. Голова Другого комітету представив документ, який містив частину IX, що мав назву «закриті та напівзакриті моря». В ст. 133 даного документа містилося наступне визначення: «Для цілей цієї частини, термін «закрите або напівзакрите море» означає морську затоку, дрібну бухту або море, оточене двома або більше державами й сполучене з відкритим морем через вузький прохід, або море, яке повністю або в основному складається з територіальних вод або виключних економічних зон двох або більше прибережних держав». Це визначення не розділяло закрите та напівзакрите море одне від одного.

15 липня 1977 р. був представлений документ, в якому містилося аналогічне визначення, але використовувалося формулювання «замкнені та напівзамкнені моря». В результаті було вироблене наступне визначення: «Для цілей цієї Конвенції замкнене або напівзамкнене море означає затоку, басейн або море, оточене двома або більше державами та сполучене з іншим морем або океаном через прохід, або, таке, що складається повністю або головним чином з територіальних морів та виключних економічних зон двох або більше прибережних держав».

Це визначення зазнавало критики з боку представників багатьох держав. По-перше, заперечення проти визначення замкнених і напівзамкнених морів зводилися до того, що таке визначення не містить відмінностей між замкненими та напівзамкненими морями. По-друге, безліч держав висловилися проти включення до визначення положення про те, що такі моря повинні складатися з територіальних

вод або виключних економічних зон. Зокрема ці держави виступали проти включення до категорії замкнених і напівзамкнених морів великих морських просторів типу Середземного та Карибського морів. Вважалося, що це визначення було занадто широким. Запропоновані виправлення та зміни були спрямовані на його звуження та надання йому універсального характеру. Наприклад, Фінляндія пропонувала наступне формулювання: «Термін «замкнене або напівзамкнене море» означає затоку, басейн або море, оточене двома або більше державами і сполучене з відкритими морями одним або декількома вузькими проходами».

З прикладених роз'яснень випливало, що це визначення не стосувалося великих морських басейнів, які відокремлюють континенти та самі мають певну кількість напівзамкнених морів. Метою застереження було виключити з положень ч. IX Конвенції Середземне море. Прагнення звужити визначення та виключити зі сфери його дії великі морські басейни, а не тільки Середземне море, прослідковувалося й у виправленні СРСР, яке була висунуте на неофіційному засіданні Другого комітету 27 квітня 1978 року. В ньому замкненим або напівзамкненим морем пропонувалося вважати затоку або мале море, що вдається глибоко в сушу, оточене двома або більше державами і сполучене з відкритими морями одним або декількома вузькими проходами.

Схожі пропозиції вносили також представники Алжиру, Лівії, Румунії, Югославії. Однак, незважаючи на значну критику, це визначення було збережено в наступних редакціях і увійшло до тексту Конвенції ООН з морського права. Відсутність же відмінності між замкненими та напівзамкненими морями, як представляється, не має на практиці великого значення, оскільки частина IX Конвенції ООН з морського права не розглядає ці категорії морів окремо. А положення про співробітництво, що містяться в ст. 123, стосуються однаковою мірою як замкнених, так й напівзамкнених морів. В науці міжнародного морського права є думка про те, що логічно «віднести до замкнених морів морські простори, що сполучаються з іншим морем або океаном через вузький прохід, а до напівзамкнених морів віднести морські простори, що складають повністю або головним чином з територіальних морів та виключних економічних зон прибережних держав». Однак не існує достатніх підстав для проведення такої границі.

Наука не розробила окремі визначення таких морів, у зв'язку із чим відповідні терміни застосовуються як взаємозамінні. Вважається, що істотним недоліком конвенційного визначення замкнених та напівзамкнених морів також є те, що воно не розмежовує, змішує географічні й правові ознаки.

Внутрішня нелогічність цього визначення полягає в тому, що, з одного боку, воно використовує географічні поняття – «затока, басейн або море, оточене двома або більше державами й сполучене з іншим морем або океаном через вузький прохід». Тут можна виділити такі географічні ознаки, як розміри, наявність проходів до інших морів, оточеність сушею. З іншого боку, у визначенні є посилання на правові інститути, коли говориться, що замкнене та напівзамкнене море може складатися «повністю або головним чином з територіальних морів та виключних економічних зон двох і більше прибережних держав». Ознака перекритості територіальним морем та виключними економічними зонами є правовою, тому що поняття «територіальне море» та «виключна економічна зона», незважаючи на те, що вони мають свої точні географічні виміри (12 і 200 морських миль), є правовими категоріями.

Крім того, саме поняття «держава» не можна вважати тільки географічним, у зв'язку із чим оточеність двома або більше державами також можна віднести до юридичних ознак.

Слід помітити, що Конвенція та матеріали з її розробки на Конференції не дають підстав зробити висновок про те, що означає вираз «головним чином». Чи означає це, що такі моря повинні більш ніж на половину складатися з територіальних морів і виключних економічних зон прибережних держав або ж тут можливі інші співвідношення? Аналіз можливих варіантів використання цієї ознаки показує, що така перекритість повинна становити не менш ніж 60% площі відповідного морського простору.

У другій частині визначення замкнених і напівзамкнених морів відсутня вказівка на те, що такі моря повинні з'єднуватися з іншим морем або океаном через вузький прохід, що дає підставу до застосування цього визначення стосовно досить широкого кола морських просторів, передбачених ст. 122 Конвенції.

В дискусіях у II Комітеті висловлювалася думка, що під визначення замкнених і напівзамкнених морів підпадає від 40 до 50

морських акваторій. Наприклад, виділялися наступні ознаки напівзамкнених морів:

- 1) їх поверхня повинна становити не менш 50 тис. квадратних миль;
- 2) 50% периметра таких морів повинні бути частиною суші;
- 3) ширина сполучення з відкритим океаном повинна становити не більш 20% від периметра;
- 4) узбережжя таких морів повинні належати двом або більш державам.

На основі цих ознак представлявся перелік з 23 морів, які вважаються напівзамкненими. Найбільшим напівзамкненим морем є Середземне море – 850 тис. квадратних миль, далі йде Південно-Китайське – 676, Берингове – 661, Карибське – 556, Мексиканська затока – 464 тис. квадратних миль; найбільш компактне – Аденська затока – 58 тис. квадратних миль.

Конвенційне визначення також дозволяє вважати напівзамкненими морями океанські затоки. Крім того, згідно зі ст. 70 Конвенції, одним з елементів визнання несприятливого географічного положення держави є його положення на узбережжі замкнених і напівзамкнених морів. Відповідно, широке визначення таких морів веде до збільшення числа держав, які можуть вважати своє географічне положення «несприятливим».

Відповідно до Конвенції ООН з морського права 1982 р. «замкнене або напівзамкнене море» означає затоку, басейн або море, оточене двома або більше державами та сполучене з іншим морем або океаном через вузький прохід, або таке, що повністю або головним чином складається з територіальних морів та виключних економічних зон двох або більше прибережних держав.

Держави, що омиваються замкненими або напівзамкненими морями, мають співробітничати одна з одною у здійсненні своїх прав та у виконанні своїх обов'язків, що впливають зі здійснення Конвенції ООН з морського права. З цією метою вони або безпосередньо, або через відповідну регіональну організацію мають:

- а) координувати управління живими ресурсами моря, їхнє збереження, розвідку та експлуатацію;
- б) координувати здійснення своїх прав та обов'язків стосовно захисту та збереження морського середовища;

с) координувати політику проведення наукових досліджень та здійснювати там, де це доцільно, спільні програми наукових досліджень в даному районі;

д) запрошувати, коли це доцільно, інші зацікавлені держави або міжнародні організації для співробітництва у здійсненні положень цієї статті.

Контрольні питання

1. Дайте визначення замкнених та напівзамкнених морів.
2. Розкрийте основні вимоги правового режиму замкнених та напівзамкнених морів.
3. Які є концепції замкнених та напівзамкнених морів?

2.16. ПРАВОВИЙ СТАТУС ЗАТОК

Під затокою розуміється добре обкреслене поглиблення берега, що вдається в сушу такою мірою, – у співвідношенні до ширини входу в нього, – що містить замкнуті сушею води та утворює щось більше, ніж просту звивину берега. Поглиблення не визнається, однак, затокою, якщо площа його не дорівнює або не більше площі півкола, діаметром якого служить лінія, що перетинає вхід до цього поглиблення. З метою виміру площею поглиблення вважається площа, розташована між оцінкою найбільшого відливу навколо берега поглиблення й лінією, що з'єднує оцінки найбільшого відливу пунктів його природного входу. Якщо внаслідок наявності островів поглиблення з кількох входів, за діаметр такого півкола приймається лінія, довжина якої дорівнює сумі ліній, що перетинають окремі входи. Острови, розташовані в поглибленні, розглядаються як частини водного простору цього поглиблення.

Якщо відстань між оцінками найбільшого відливу пунктів природного входу в затоку не перевищує двадцяти чотирьох морських миль, що замикає лінія може бути проведена між цими двома оцінками найбільшого відливу, і обмежені в такий спосіб води вважаються внутрішніми водами.

Якщо відстань між оцінками найбільшого відливу пунктів природного входу в затоку перевищує двадцять чотири морські милі,

пряма вихідна лінія у двадцять чотири морські милі проводиться у середині затоки таким чином, щоб лінією такого протягу був обмежено можливо більший водний простір.

Викладені вище положення не поширюються на так звані «історичні» затоки або на будь-які випадки, коли застосовується система прямих вихідних ліній.

Контрольні питання

1. В яких нормативно-правових актах закріплений статус заток?
2. Які морські простори можна визначити в якості заток?
3. Які затоки відповідно до норм міжнародного права можна визначити як «історичні»?

2.17. ПРАВОВИЙ СТАТУС АЗОВСЬКОГО МОРЯ ТА КЕРЧЕНСЬКОЇ ПРОТОКИ

Проблема правового регулювання правових режимів Азовського моря та Керченської протоки, з історичної точки зору, є досить молодю. Аж до 1991 р. навряд чи можна знайти в підручниках та науковій літературі будь-які науково-теоретичні розробки щодо правового статусу Азовського моря та Керченської протоки. Практично протягом тривалого періоду історії розвитку людства води Азовського моря по черзі обмивали береги щораз однієї держави. До захоплення турецькими військами Константинополя в 1453 р. режим Чорноморських і Керченських проток, а також Азовського моря визначався Візантією. В ході розширення Оттоманської імперії, Туреччина встановила одноособове панування як у протоках, так і на Чорному та Азовському морях. Це положення проіснувало аж до 1696 р., коли Петро I взяв Азов та з'явилася необхідність вирішення питання плавання російських кораблів Чорним та Азовським морями. Подальший розвиток подій, зокрема, блискуча перемога російського флоту в Чесменському бої 1770 року, привели до укладення двосторонніх угод між Росією та Туреччиною про свободу плавання Чорним морем та Азовським морем, а також протоками. Відтоді Азовське море міцно увійшло до історії міжнародного морського права як внутрішні води Російської імперії.

Вся акваторія Азовського моря, в тому числі й Керченська протока, стали невід'ємною частиною державної території Росії.

З розпадом Російської імперії та утворенням СРСР правовий статус Азовського моря та Керченської протоки в міжнародному морському праві істотних змін не зазнав. На акваторію Азовського моря цілком поширювався суверенітет СРСР, як правонаступника Російської імперії. *De facto* та *de jure* Азовське море продовжувало залишатися внутрішнім морем однієї держави.

Основні проблеми правового регулювання режиму акваторії Азовського моря, а отже, і Керченської протоки виникли після розпаду СРСР. Акваторія Азовського моря площею 37 тис. км² увійшла до складу двох самостійних, незалежних, суверенних держав – України та Росії, як законних і повноправних правонаступників СРСР на цій території. Саме з цього моменту виникає питання визначення правового режиму Азовського моря та Керченської протоки, що вже не є державною територією однієї держави. Успішне та своєчасне вирішення цієї проблеми має важливе економічне та політичне значення не тільки для України зокрема, але й для всього регіону в цілому.

На сьогодні існує кілька точок зору визначення правового статусу Азовського моря та Керченської протоки. Відповідно до першої точки зору, після розпаду СРСР і утворення нових суверенних держав Азовське море втратило правовий статус внутрішніх морських вод і повинне бути віднесене до категорії закритих морів. Прихильники другої точки зору відстоюють позицію збереження за Азовським морем статусу внутрішніх вод. Треті теоретики міжнародного морського права вважають за необхідне поширити на акваторію Азовського моря режим відкритого моря, відповідно до положень Конвенції ООН з морського права 1982 р.

Збереження за водами Азовського моря правового статусу внутрішніх морських вод України та Росії дозволить їм поставити під свій твердий контроль всі спроби ведення тут третіми державами будь-якої діяльності, в тому числі видобуток корисних копалин, живих ресурсів, проведення різного роду військово-морських заходів і т. ін. Такий контроль буде цілком відповідати стратегічним інтересам України та значною мірою полегшить рішення завдань охорони державного кордону. Слід зазначити, що така точка зору не суперечить положенням Конвенції ООН з морського права 1982 р. і дозволяє визнати Азовське

море в якості історичної затоки двох прибережних держав – України та Росії. До того ж в міжнародно-правовій практиці вже відомі такі випадки. Наприклад, В'єтнам та Кампучія оголосили історичними водами водний простір в районі виходу до моря їхніх сухопутних територій. При цьому кожна держава поширила свій суверенітет тільки на приналежну їй за взаємною згодою частину водного простору.

Розглядаючи концепцію визнання Азовського моря замкненим або напівзамкненим морем, необхідно особливу увагу приділити ст. 122 Конвенції ООН з морського права 1982 р., відповідно до якої замкнене або напівзамкнене море – це затока, басейн або море, оточене двома або більше державами та сполучене з іншим морем або океаном через вузький прохід або таке, що повністю або головним чином складається з територіальних морів та виключних економічних зон двох або більше прибережних держав. При цьому важливо відзначити те, що в частині IX Конвенції ООН з морського права 1982 р. не розкриваються питання правового режиму замкнених або напівзамкнених морів, а приводяться лише рекомендації державам, чий кордон обмивається такого роду морями. І у випадку закріплення за Азовським морем статусу замкнутого моря виникне необхідність визначення внутрішніх морів, виключних економічних зон України та Росії, а це, у свою чергу, відповідно до Конвенції ООН з морського права 1982 р. веде до закріплення за Азовським морем морських просторів з міжнародно-правовими режимами, що дозволить третім країнам скористатися правом вільного судноплавства всією акваторією Азовського моря (за винятком територій, що мають статус територіальних морів). Така ж доля уготована Азовському морю й у випадку надання йому режиму відкритого моря.

Безсумнівно, з геополітичної, стратегічної та правової точок зору таке положення Азовського моря та Керченської протоки не можна назвати найкращим. Вільний доступ третіх країн до Азовського моря може привести до загострення й без того складної політичної та економічної ситуації, що склалася останнім часом навколо всього Азово-Чорноморського регіону. Україна та Росія мають достатньо підстав вважати Азовське море своїм внутрішнім морем з обмеженим правом доступу третіх країн.

5 червня 1993 р. Кабінет Міністрів України ухвалив постанову «Про першочергові заходи щодо правового оформлення державного

кордону та подальшого його облаштування» № 415. Згідно з п. 3 цієї постанови, цілому ряду державних органів України був наданий наказ підготувати пропозиції з визначення територіального моря України в Азовському морі, виключної (морський) економічної зони України в Азовському та Чорному морях і статусу Керченської протоки. Для захисту своїх економічних та соціально-політичних інтересів 14 вересня 1993 р. була підписана Угода між Україною та Росією з питань рибальства в Азовському морі, яка встановила, що «правом ведення рибного промислу в Азовському морі користуються тільки судна під прапором України та Російської Федерації». Основна мета цієї угоди полягала у встановленні порядку спільного користування живими ресурсами Азовського басейну. Кожна сторона погоджувалася дозволити юридичним і фізичним особам іншої сторони вести промисел в своїй частині Азовського моря.

В 1995 р. Президент України видав розпорядження «Про переговори між Україною та Російською Федерацією про укладання Договору між Україною та Російською Федерацією про правовий з Азовського моря і судноплавство в його акваторії і Договори між Україною та Російською Федерацією про правовий статус Керченської протоки», яким затверджується склад делегації України та визначаються основні напрямки з ведення переговорів з Росією з цих питань. Завдяки цьому намітилися тенденції з надання Азовському морю статусу внутрішніх морських вод України та Росії, а також визначення його правового режиму на основі загальних домовленостей.

Чималу роль у розвитку Азовського регіону відіграє також вирішення екологічних проблем, що безпосередньо впливають на економічний потенціал України. Так, наприклад, 10 липня 1998 р. постановою Кабінету Міністрів України № 1057 була затверджена Концепція з охорони та відновлення навколишнього природного Середовища Азовського та Чорного морів. Головне завдання, поставлене цією концепцією, полягає в стримуванні посилення антропогенного впливу на Азово-Чорноморський басейн, збереження біологічної розмаїтості морів, підтримка та розвиток екологічно чистих виробництв і т. ін. Існує й цілий ряд інших законодавчих актів, що регулюють правовідносини в області захисту навколишнього природного середовища стосовно Азовського та Чорного морів.

Велике значення для закріплення встановленого в Азовському морі правового статусу й режиму відіграє правова регламентація судноплавства в з'єднуючій це море через Чорне море з водами Світового океану Керченській протоці.

Керченська протока з утворенням на її берегах двох незалежних держав здобуває цілком нове значення, що, у свою чергу, істотно ускладнює завдання визначення її правового режиму. Плавання в Керченській протоці в навігаційному відношенні сполучено з певними труднощами. Протока є мілководною, є багато банок, кіс, обмілин, островів та інших перешкод, фарватер є досить звивистим.

Варто звернути увагу на те, що ані в правовій літературі, ані в документах, ані в практиці окремих держав не існує прецедентів правової регламентації проток, за своїми характеристиками подібних цьому положенню Керченської протоки. Україні та Росії, ґрунтуючись на міжнародному досвіді, необхідно буде докласти ще чимало зусиль для визначення правового статусу Керченської протоки.

Проблема правового статусу Азовського моря та Керченської протоки дотепер не є вирішеною. Перед урядами України та Росії стоїть ряд завдань, таких, як поділ акваторії Азовського басейну й у Керченській протоці, визначення принципових положень, що стосуються торговельного судноплавства та військового мореплавства і т. ін. Всі ці та інші можливі питання повинні зважуватися на паритетних початках і умовах взаємної домовленості між Україною та Росією.

Контрольні питання

1. Дослідіть історичний розвиток нормативно-правового закріплення правового статусу та режиму Азовського моря та Керченської протоки.
2. Наведіть точки зору на визначення правового статусу Азовського моря та Керченської протоки.
3. Які є перспективи до визначення правового статусу Азовського моря та Керченської протоки?

3. МІЖНАРОДНІ МІЖУРЯДОВІ ТА НЕУРЯДОВІ ОРГАНІЗАЦІЇ ТА ЇХНЯ РОЛЬ В РОЗВИТКУ МОРСЬКОГО ПРАВА

3.1. ПРАВОВИЙ СТАТУС МІЖНАРОДНОЇ МОРСЬКОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ: ІСТОРІЯ СТВОРЕННЯ, ОСНОВНІ НАПРЯМКИ ДІЯЛЬНОСТІ ТА ПОВНОВАЖЕННЯ

Міжнародна морська організація була створена в 1948 р., коли на Конференції ООН була прийнята Конвенція про Міжурядову морську консультативну організацію (набула чинності в 1958 р., а в 1982 р. одержала свою нинішню назву) [7]. ІМО входить до числа спеціалізованих установ ООН. Постійними членами ІМО є 162 держави. Крім того, Гонконг, Макао та Фарерські острова входять до ІМО у якості асоційованих членів.

Перше завдання ІМО полягало в тому, щоб прийняти нову версію Міжнародної конвенції з безпеки життя на морі. Воно було досягнуто в 1960 р., після чого ІМО спрямувала свою увагу до таких питань як допомога міжнародним морським перевезенням, визначення положення вантажної марки та перевезення небезпечних вантажів, була також переглянута система виміру тоннажу суден.

Згідно зі ст. 1 зазначеної Конвенції цілі ІМО зводяться до наступного:

1) забезпечувати механізм співробітництва держав в області регулювання виникаючих практичних та, зокрема, технічних питань будь-якого роду, що зачіпають міжнародне торговельне судноплавання; сприяти загальному прийняттю норм стосовно безпеки на морі, підвищенню ефективності судноплавання, запобіганню забруднення моря з суден та боротьбу з ним, а також розглядати адміністративні питання, пов'язані з цими цілями;

2) заохочувати усунення дискримінаційних заходів та зайвих обмежень, що стосуються міжнародного торговельного судноплавства, з боку урядів для того, щоб надати світовій торгівлі можливість без дискримінації користуватися послугами судноплавства; заохочувати зусилля урядів з розвитку свого національного судноплавства та з метою забезпечення безпеки;

3) забезпечувати розгляд Організацією будь-яких спорів, що стосуються судноплавства та його впливу на морське середовище, які можуть бути передані їй будь-яким органом або спеціалізованою установою ООН (відповідно до Угоди між ООН та ІМО від 17 лютого 1959 р. ООН визнає ІМО спеціалізованою установою, відповідальною за такі дії, які вважаються необхідними відповідно до Конвенції про ІМО для виконання її основних цілей);

4) забезпечувати обмін інформацією між урядами з питань, що перебувають на розгляді ІМО.

Для досягнення названих цілей ІМО розглядає питання, що стосуються судноплавства та його впливу на морське середовище, і виносить за ними рекомендації. Досить важливим напрямком в діяльності ІМО є розроблення проектів конвенцій, угод та інших відповідних документів, які рекомендуються до уваги урядів та міжнародних організацій.

ІМО скликає міжнародні конференції, забезпечує механізм для консультацій між членами Організації та обмін інформацією між урядами, сприяє технічному співробітництву держав.

На ІМО покладаються також завдання, пов'язані з Конвенцією ООН з морського права 1982 р. Так, відповідно до п. 2 ст. 2 Додатка VIII «Спеціальний арбітраж» списки експертів в області судноплавства ведуться ІМО. З цих списків, якщо буде потреба, сторони обирають арбітрів для вирішення спорів між державами з питань судноплавства.

В низці статей Конвенції 1982 р. міститься згадка про «компетентну міжнародну організацію» та «загальноприйняті міжнародні норми та стандарти». Так, згідно зі ст. 22 прибережна держава, встановлюючи морські коридори та пропонуючи системи розподілу руху суден в територіальному морі, бере до уваги рекомендації компетентної міжнародної організації. Так, у протоках, використовуваних для міжнародного судноплавства, морські коридори та схеми

розподілу руху встановлюються державою, що має таку протоку, й затверджуються ІМО.

Відповідно до Правила 8-1 Частини V Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 р., зміненої Протоколом 1978 р. (СОЛАС 74/78), ІМО визнається єдиною міжнародною організацією з розроблення керівництв, критеріїв та правил для системи суднових повідомлень на міжнародному рівні. Такі системи направляються до ІМО для схвалення, і лише ця організація має компетенцію встановлювати обов'язкові маршрути руху суден.

В результаті виправлень, внесених до Міжнародної конвенції про стандарти підготовки та дипломування моряків і несення вахти 1978 р. [19], ІМО стає гарантом «дійсності» дипломів, видаваних державою прапора судна членам екіпажа.

Розробка проектів міжнародних договорів, що регламентують торговельне мореплавство, є однією з основних функцій ІМО. Саме в рамках ІМО були розроблені і потім прийняті такі найважливіші міжнародні конвенції універсального характеру, як СОЛАС та МАРПОЛ. Під егідою ІМО прийняті, крім названих, десятки інших конвенцій. Крім того, ІМО постійно розробляються та приймаються резолюції, рекомендації, правила та посібники з різних питань торговельного мореплавства.

Вищим органом ІМО є Асамблея, що складається із представників всіх держав-членів ІМО. Сесії Асамблеї скликаються раз на два роки. Між сесіями роботою ІМО керує виконавчий орган – Рада ІМО, до якої входять 32 держави, що обираються на Асамблеї.

Робочими органами ІМО є Комітети: з безпеки на морі, із захисту морського середовища, юридичний, з технічного співробітництва, зі спрощення формальностей. Штаб-квартира ІМО розташована у Лондоні.

ІМО укладені угоди про співробітництво з 36 міжнародними міжурядовими організаціями. В рамках ІМО має консультативний статус 61 міжнародна неурядова організація, зокрема, Міжнародний морський комітет, БІМКО, Міжнародна палата судноплавства, Міжнародний союз морського страхування, Міжнародна асоціація маякових служб та багато інших.

ІМО відіграє провідну роль в розвитку міжнародно-правових норм, що регулюють міжнародне торговельне судноплавство.

Контрольні питання

1. В яких нормативно-правових актах закріплені правовий статус та повноваження Міжнародної морської організації?
2. Якими є цілі створення Міжнародної морської організації?
3. Якою є структура Міжнародної морської організації?
4. Наведіть конвенції, прийняті за участі Міжнародної морської організації.
5. Якою є роль Міжнародної морської організації у встановленні схем розподілу руху та маршрутів слідування суден в міжнародних протоках?

3.2. МІЖНАРОДНИЙ ОРГАН З МОРСЬКОГО ДНА

В 1995 р. почав діяти передбачений Конвенцією 1982 р. Міжнародний орган з морського дна, скорочено – Орган.

Він покликаний регулювати діяльність держав в Міжнародному районі морського дна за межами дії національної юрисдикції, тобто за межами континентальних шельфів держав.

Всі держави-учасниці Конвенції 1982 р. (внаслідок самого факту) є членами Органа, місцеперебуванням якого є Ямайка.

Для керування Органом з метою реалізації його функцій засновані Асамблея, Рада та Секретаріат.

Асамблея, що включає всіх учасників, є вищим органом. Вона скликається на щорічні чергові та спеціальні сесії.

Асамблея, зокрема, обирає членів Ради, Генерального секретаря та Генерального директора Підприємства з числа кандидатів, запропонованих Радою, засновує за необхідності допоміжні органи, встановлює розмір внесків до бюджету Органа.

Рада складається з 36 членів Органа, що обираються Асамблеєю строком на чотири роки, і проводить засідання не рідше трьох разів на рік. Вона безпосередньо здійснює політику Органа та має повноваження розглядати будь-яке питання, що належить до її компетенції. Рада засновує дві комісії:

- 1) економічну планову,
- 2) юридичну та технічну.

До складу кожної з них входять 15 членів, що обираються Радою на п'ять років з кандидатів, представлених державами-учасницями з врахуванням справедливого географічного розподілу.

Економічна планова комісія, зокрема, вивчає тенденції та фактори, що впливають на пропозицію та попит корисних копалин, які добуваються в Районі, беручи до уваги інтереси, як країн-імпортерів, так й країн-експортерів, а особливо країн, що розвиваються.

Юридична та технічна комісія розробляє та представляє Раді необхідні рекомендації, правила та процедури. Вона може рекомендувати Раді порушити від імені Органа розгляд в Камері по спорах, що стосуються морського дна.

Секретаріат складається з генерального секретаря, що обирається Асамблеєю на чотири роки, і персоналу. Генеральний секретар є головною посадовою особою Органа та представляє Асамблеї щорічні доповіді про його роботу. Персонал призначається Генеральним секретарем.

Орган для здійснення своїх функцій користується на території кожної держави-учасниці привілеями та імунітетом. Так, стосовно майна та активів Органа не можуть проводитися обшук, ревізіція, конфіскація, експропріація та інші види вилучень. Архіви Органа є недоторканими.

Представники держав-учасниць, які беруть участь в роботі Органа, а також генеральний секретар і персонал Органа користуються на території кожної держави-учасниці імунітетом від їхньої юрисдикції.

Орган, його майно та активи звільняються від будь-якого прямого оподаткування та мита.

Контрольні питання

1. В яких нормативно-правових актах закріплені правовий статус та повноваження Міжнародного органу з морського дна?
2. Якими є цілі створення Міжнародного органу з морського дна?
3. Якою є структура Міжнародного органу з морського дна?

3.3. КОМІСІЯ З ГРАНИЦЬ КОНТИНЕНТАЛЬНОГО ШЕЛЬФУ

Мета Комісії із границь континентального шельфу – сприяти реалізації Конвенції ООН з морського права 1982 р. в частини, що стосується встановлення зовнішніх границь континентального шельфу за

межами 200 морських миль від вихідних ліній, від яких відлічується ширина територіального моря. Відповідно до Конвенції 1982 р. прибережна держава повинна встановлювати зовнішні границі континентального шельфу в тих районах, де він простирається за межі 200 морських миль, на основі рекомендацій цієї Комісії. Комісія може давати такі рекомендації без шкоди для угод між державами з протилежними та суміжними узбережжями.

Відповідно до ст. 3 Додатка II до Конвенції 1982 р. Комісія здійснює наступні функції:

1) розглядає надавані прибережними державами матеріали щодо зовнішніх границь континентального шельфу в районах, де ці границі виходять за межі 200 морських миль, і виносить відповідні рекомендації;

2) надає науково-технічні консультації на прохання зацікавленої прибережної держави.

Згідно з п. 8 ст. 76 Конвенції Комісія дає прибережним державам рекомендації з питань, що стосуються встановлення зовнішніх границь континентального шельфу, границі шельфу, встановлені прибережною державою на основі зазначених рекомендацій, є остаточними та обов'язковими для всіх.

Сесії Комісії зазвичай проводяться два рази на рік (навесні та восени) у штаб-квартирі ООН в Нью-Йорку.

Перша сесія Комісії відбулася в Нью-Йорку 16–20 червня 1997 р. На ній було обрано членів Комісії та прийняті Правила процедури.

На другій сесії, що проходила 2–12 вересня 1997 г., відбувся розгляд змінених Правил процедури в другому читанні, оскільки дійти згоди між сторонами не вдалося.

Почалася підготовча робота з розробки Науково-технічного керівництва, покликаного надати допомогу прибережним державам з підготовки їхніх запитів, що стосуються зовнішніх границь континентального шельфу. Як критерій використовувався комплекс технічних та наукових даних, які Комісія повинна брати до уваги. Комісія також запросила думку Юридичної ради про можливість застосування положень Конвенції про привілеї та імунітети ООН стосовно членів Комісії. Думку Ради бути отримано в березні 1998 р.

На третій сесії 4–15 травня 1998 р. після підготовчої роботи Комісія заснувала Редакційну робочу групу з розробки Науково-

технічного керівництва. Перший проект цього документа закінчений до кінця сесії. Було вирішено продовжити цю роботу в перерві між сесіями та внести на наступній сесії подальші зміни до тексту.

Під час п'ятої сесії 3 – 14 травня 1999 р. Комісія прийняла погоджений варіант тексту Науково-технічного керівництва.

Шоста сесія (30 серпня – 3 вересня 1999 р.) після широкої дискусії завершила роботу над Керівництвом.

На сьомій сесії, що проходила з 1 по 5 травня 2000 р., обговорювалися можливі вигоди прибережної держави у зв'язку з імплементацією ст. 76 Конвенції, а також проблеми з Науково-технічного керівництва на практиці.

Сесія також приділила увагу питанням навчання фахівців, що займаються підготовкою запитів для Комісії, у першу чергу в державах, що розвиваються. Були доповнені Правила процедури рядом положень, що стосуються конфіденційності.

Восьма сесія, що проходила з 28 серпня по 1 вересня 2000 р., завершила роботу над планом навчального курсу, покликаного надати допомогу державам у підготовці запитів для Комісії.

Також одержали розвиток положення Правил процедури, що стосуються конфіденційності.

Дев'ята сесія Комісії з границь континентального шельфу відбулася з 21 по 25 травня 2001 р. Сесія продовжила обговорення питань навчання, а також процедури розгляду запитів, що надходять до Комісії. На сесії був прийнятий документ про внутрішній порядок роботи підкомісії, що формується для вивчення запитів, які надходять від прибережних держав.

20 грудня 2001 р. Російська Федерація звернулася із запитом у Комісію. Це було перше звернення, прийняте Комісією з часу її створення в 1997 р. Звернення містило пропозиції, що стосуються встановлення зовнішніх границь континентального шельфу Росії за межами 200 морських миль в Баренцевому, Беринговому та Охотському морях. Відповідно до Правил процедури генеральний секретар розіслав повідомлення всім членам ООН із вказівкою географічних координат пропонуваніх Російською Федерацією зовнішніх границь її континентального шельфу.

Десята сесія Комісії проходила з 25 березня по 12 квітня 2002 р. і була присвячена розгляду звернення Російської Федерації. В цьому

зв'язку засновувалася підкомісія з підготовки рекомендацій для Комісії. Засідання підкомісії проходило з 28 березня по 12 квітня, за результатами її роботи було ухвалене рішення продовжити обговорення цього питання після одержання додаткової інформації від Росії.

Рекомендації, розроблені підкомісією, представлені одинадцятої сесії, що відбулася з 24 по 28 червня 2002 р.

Перед початком роботи одинадцятої сесії 23 квітня 2002 р. на 12-ій нараді держав-учасниць Конвенції 1982 р. були проведені вибори 21 члена Комісії. Нарада надала Комісії статус спостерігача.

Контрольні питання

1. В яких нормативно-правових актах закріплені правовий статус та повноваження Комісії з границь континентального шельфу?
2. Якими є цілі створення та функції Комісії з границь континентального шельфу?
3. Якою є структура Комісії з границь континентального шельфу?

3.4. МІЖУРЯДОВА ОКЕАНОГРАФІЧНА КОМІСІЯ ЮНЕСКО

Міжурядова океанографічна комісія (далі – МОК) створена у 1960 р. відповідно до рішення XI сесії Генеральної конференції ЮНЕСКО, прийнятому з ініціативи провідних морських держав світу (США, СРСР, Великобританії, Франції та ін.). Вона створена для координації зусиль держав в дослідженні Світового океану. МОК розробляє та здійснює океанографічні програми та проекти, залучаючи для вивчення основних природних процесів на нашій планеті вчених різних країн.

Результати діяльності МОК, насамперед отримані наукові дані та інформація, широко використовуються для вирішення національних проблем, пов'язаних з вивченням і використанням морського середовища. Найбільш важливі напрямки діяльності МОК наступні.

Вивчення клімату у рамках Всесвітньої програми дослідження клімату, що має на меті на вивчення фізичних основ кліматичної системи Землі та зі зміни клімату в регіональному і глобальному масштабах, а також вивчення ролі Світового океану в регулюванні змісту вуглекислого газу в атмосфері Землі, що відіграє головну роль у створенні «парникового ефекту».

Дослідження живих ресурсів моря, зокрема дослідження причин шкідливого цвітіння водоростей у прибережних морських водах. Останніми роками негативний вплив цього явища на риб, морських тварин і людей почав набувати в окремих акваторіях катастрофічних масштабів. Отже, настійно необхідною є оцінка виникаючої небезпеки для живих організмів, що живуть в морі та прибережній зоні, а також розробка заходів протидії.

Вивчення рельєфу морського дна та складання батиметричних карт. З цього напрямку МОК веде роботи над міжнародною батиметричною картою для західної частини Тихого океану.

Глобальна система спостережень за океанами, що дозволяє здійснювати міжнародний обмін океанографічними даними та дає змогу через систему центрів даних МОК одержувати вільний і безкоштовний доступ до наукових даних та інформації, які збираються країнами-членами МОК в ході національних та міжнародних океанографічних експедицій у Світовому океані.

Міжнародна система попередження про цунамі в Тихому океані. Постійний обмін оперативною інформацією про провісників цього явища через спеціальний центр цунамі на Гавайських островах дозволяє вчасно реагувати на попередження.

Контрольні питання

1. В яких нормативно-правових актах закріплені правовий статус та повноваження Міжурядової океанографічної комісії ЮНЕСКО?
2. Якими є цілі створення та функції Міжурядової океанографічної комісії ЮНЕСКО?
3. Якою є структура Міжурядової океанографічної комісії ЮНЕСКО?

3.5. МІЖНАРОДНА ОРГАНІЗАЦІЯ МОРСЬКОГО СУПУТНИКОВОГО ЗВ'ЯЗКУ (ІНМАРСАТ)

Метою створення Міжнародної організації морського супутникового зв'язку (ІНМАРСАТ) стало поліпшення морського зв'язку з використанням штучних супутників Землі. Установчі документи ІНМАРСАТ складаються з міжурядової Конвенції про Міжнародну організацію морського супутникового зв'язку, де визначені принципи

положення створення організації від 3 вересня 1976 р. [15], Експлуатаційної угоди [16], де регламентуються технічні та фінансові питання, і яка підписується або від імені уряду, або від імені призначених ним державних або приватних компетентних організацій.

Відповідно до Конвенції про міжнародну організацію морського супутникового зв'язку (ІНМАРСАТ), прийнятої 5 вересня 1976 р. у Лондоні (набула чинності 16 липня 1979 р.), метою Організації є забезпечення космічного сегмента, необхідного для поліпшення морського зв'язку, у першу чергу для оповіщення про нещастя й забезпечення охорони людського життя на морі. Космічний сегмент ІНМАРСАТ відкритий для користування суднами всіх держав без будь-якої дискримінації за національною ознакою.

Особливу увагу міжнародне співтовариство приділяє організації надання допомоги суднам, що терплять біду, створенню відповідних служб. Згідно з СОЛАС-74/78 кожний уряд зобов'язаний забезпечувати прийняття всіх необхідних заходів щодо організації спостереження з берегу й рятування людей, що терплять біду в морі поблизу берегів. Ці заходи повинні включати створення, експлуатацію та технічне обслуговування таких морських рятувальних засобів, які необхідні з урахуванням інтенсивності руху й навігаційних небезпек.

Комплексне вирішення проблем забезпечення безпеки мореплавства сьогодні немислимо без широкого застосування радіотехнічних засобів. У свою чергу висока ефективність функціонування радіотехнічного забезпечення судноплавства не може бути досягнута без чіткого правового порядку використання всіх видів радіозасобів. Найважливішим етапом у розвитку цього процесу стало широкомасштабне впровадження з 1992 р. Глобальної системи морського зв'язку при нещастях. Основним завданням Глобальної системи є негайне оповіщення про нещастя на морі міжнародних (або національних) рятуально-координаційних центрів (РКЦ) та суден з метою їхнього залучення до рятувальних операцій.

Загальна структура Глобальної системи відповідає загальній структурі керування пошуково-рятувальними операціями. Її основу становлять рятуально-координаційні центри, кожний з яких відповідає за організацію й координацію операцій з пошуку та рятуванню в рамках зони своєї дії.

Для підвищення ефективності пошуку й рятування РКЦ повинен бути забезпечений прямими каналами зв'язку (телеграфним та телефонним) з береговими радіостанціями морської рухомої служби, центрами морського супутникового зв'язку ІНМАРСАТ, центрами керування повітряним рухом повітряної рухомої служби й пунктами прийому системи КОСПАС– САРСАТ, а також надійними каналами зв'язку з РКЦ сусідніх районів, метеоцентрами, медичними консультативними центрами, центрами (радіостанціями) служби НАВТЕКС, що знаходяться в зоні його дії і т.ін.

У рамках Глобальної системи вся земна куля розділена на чотири райони:

- район А1 у межах зони дії берегових радіостанцій діапазону метрових хвиль (2030 миль);
- район А2 у межах зони дії берегових радіостанцій діапазону гектаметрових хвиль (порядку 100 миль);
- район А3 у межах зони дії геостационарних супутників системи ІНМАРСАТ (приблизно між 70 град. п.ш. і 70 град. ю.ш.);
- район А4 всі інші райони земної кулі.

Засоби зв'язку повинні забезпечувати передачу оповіщення про нещастя в трьох напрямках: судно – берег, судно – судно та берег – судно.

Оповіщення суден, що перебувають в районі біди, здійснюється СКЦ через систему ІНМАРСАТ або через систему цифрового виборчого зв'язку. Для виявлення рятувальних засобів або людей у районі пошуку використовуються радіолокаційні маяки-відповідачі, робота яких фіксується на екрані радіолокатора судна (літака), що веде пошук. Для підвищення безпеки мореплавства передбачена передача на судна навігаційних і метеорологічних попереджень та іншої термінові інформації. Для передачі інформації даного типу організована служба НАВТЕКС, що працює на частоті 518 кГц із використанням режиму вузькополосного літеродрукування. Прийом інформації в такому режимі можна здійснювати в зонах дії цієї служби. В системі ІНМАРСАТ інформацію подібного типу передають із використанням розширеного групового виклику. Радіоелектронні засоби зв'язку Глобальної системи можуть використовуватися для передачі комерційної інформації, загальної та приватної кореспонденції, а також для керування й експлуатації судна.

Ідея створення міжнародної організації морського супутникового зв'язку ІНМАРСАТ вперше була висунута ІМО в 1966 р. В наступні десять років ІМО проводилися дослідження різних питань, пов'язаних зі створенням нової міжнародної організації 3 вересня 1976 р. міжнародна конференція одностайно прийняла Конвенцію та Експлуатаційну угоду про Міжнародну організацію морського супутникового зв'язку (ІНМАРСАТ). Відповідно до Конвенції, ІНМАРСАТ «повинен забезпечити надання космічного сегмента для вдосконалення морського зв'язку, сприяючи в такий спосіб поліпшенню зв'язку для оповіщення про нещастя й забезпечення охорони людського життя на морі ...».

Членами ІНМАРСАТ є 54 країни, що беруть участь через свої державні установи в роботі Асамблеї. Кожний член ІНМАРСАТ призначає одну з національних організацій – зазвичай адміністрацію зв'язку – представляти свої інтереси та внески в ІНМАРСАТ.

До складу системи морського супутникового зв'язку входять три основних елементи: космічний сегмент (складається з власне супутника з ретранслятором і земними станціями для управління супутником), надаваний ІНМАРСАТ, берегові земні станції, надавані організаціями-членами ІНМАРСАТ і суднові земні станції.

Центр контролю експлуатації системи, розташований у штаб-квартирі ІНМАРСАТ в Лондоні, здійснює основні координаційні функції системи. Центр безпосередньо пов'язаний з організаціями, що надають в оренду космічний сегмент і всіма береговими земними станціями. Центр також має у своєму розпорядженні суднову земну станцію, що працює через штучні супутники зв'язку Атлантичного та Індійського океанів. Центр контролю експлуатації системи працює цілодобово та координує різні питання, пов'язані з експлуатацією системи.

1 липня 1988 р. урядами СРСР, США, Канади та Франції було підписано Угоду про міжнародну Програму КОСПАС-САРСАТ [23], якою регламентується співробітництво сторін з експлуатації та розвитку системи, забезпечується її довгострокова експлуатація та надання її для використання всіма державами на недискримінаційній основі.

Для управління Програмою міжурядовою Угодою засновано Раду, до складу якої входять представники чотирьох Сторін. Для підготовки техніко-експлуатаційних питань і розробки рекомендацій

Ради заснований Об'єднаний комітет експертів КОСПАС-САРСАТ. Для вивчення конкретних питань Радою періодично створюються також і тимчасові робочі групи.

Міжурядовою Угодою заснований міжнародний Секретаріат, що є постійним адміністративним органом Програми, який діє за вказівкою Ради та надає Раді допомогу у виконанні нею своїх функцій. Штаб-квартира Секретаріату перебуває в Лондоні.

Система КОСПАС-САРСАТ надає для використання супутникової систему, що включає штучні супутники Землі, запущені на низько-висотну близькополярну орбіту, які здатні забезпечити ретрансляцію на наземні засоби системи сигналів від аварійних радіобувів з метою визначення їхнього місця розташування.

Контрольні питання

1. В яких нормативно-правових актах закріплені правовий статус та повноваження Міжнародної організації морського супутникового зв'язку?
2. Якими є цілі створення та функції Міжнародної організації морського супутникового зв'язку?
3. Якою є структура Міжнародної організації морського супутникового зв'язку?

3.6. ДУНАЙСЬКА КОМІСІЯ

Дунайська Комісія – міжнародна міжурядова організація, заснована Конвенцією про режим судноплавства на Дунаї, підписаною в м. Белград 18 серпня 1948 року.

Основними цілями діяльності Дунайської Комісії є забезпечення і розвиток вільного судноплавства на Дунаї для торговельних суден під прапорами усіх держав відповідно до інтересів і суверенних прав держав-учасників Белградської конвенції, а також зміцнення і розвиток економічних і культурних зв'язків цих держав між собою і з іншими країнами.

Членами Дунайської Комісії є Австрійська Республіка, Республіка Болгарія, Угорська Республіка, Федеративна Республіка Німеччина, Республіка Молдова, Російська Федерація, Румунія, Республіка Сербія, Словацька Республіка, Україна і Республіка Хорватія.

Країнами-спостерігачами при Дунайській Комісії є Королівство Бельгія, Грецька Республіка, Республіка Кіпр, Королівство Нідерландів, Турецька Республіка, Французька Республіка, Республіка Чорногорія, Чеська Республіка.

З 1954 року Комісію розташовано у м. Будапешт. Офіційними мовами Дунайської Комісії є німецька, російська і французька.

Дунайська Комісія складається з Представників країн-членів, по одному від кожної країни. Дунайська Комісія вибирає зі свого складу Голову, Віце-Голову і Секретаря на трирічний період. Для виконання своїх завдань Дунайська Комісія має в розпорядженні власний Секретаріат у складі радників по різних напрямках діяльності ДК. Очолює Секретаріат Генеральний директор.

У своїй роботі Дунайська Комісія використовує багатий історичний досвід регулювання судноплавства міжнародними річками Європи і кращі традиції міжнародних річкових комісій, особливо Європейської Дунайської Комісії, заснованої Паризьким трактатом 1856 року.

Перспективи діяльності Дунайської Комісії пов'язані із створенням в Європі єдиної судноплавної системи внутрішніх водних шляхів. З урахуванням цього пріоритетними напрямками діяльності Комісії є уніфікація і забезпечення взаємного визнання основних нормативних документів, необхідних для плавання Дунаєм та іншими ділянками єдиної судноплавної системи, сприяння поліпшенню навігаційних умов і підвищенню безпеки плавання, створення інших необхідних умов інтеграції Дунаю в європейську систему як найважливішої транспортної артерії.

З метою забезпечення такої інтеграції Комісія активно взаємодіє з компетентними міжнародними органами, що займаються різними аспектами внутрішнього водного транспорту, такими як Європейська економічна комісія ООН, Центральна комісія судноплавства по Рейну, Європейська Комісія та іншими.

З метою підвищення ролі Дунайської Комісії в міжнародній співпраці в сфері внутрішнього судноплавства держави-учасники Белградської конвенції мають намір модернізувати Комісію, надавши їй додаткові повноваження і нові функції, а також розширити коло її членів. Вже на теперішній час про своє бажання стати членами оновленої Дунайської Комісії заявили Франція, Туреччина і Європейська Спільнота. Шлях до цього відкрив завершення перегляду Конвенції, яке здійснюється нині.

Контрольні питання

1. В яких нормативно-правових актах закріплені правовий статус та повноваження Дунайської Комісії?
2. Якими є цілі створення та функції Дунайської Комісії?
3. Якою є структура Дунайської Комісії?

3.7. НЕУРЯДОВІ МОРСЬКІ ОРГАНІЗАЦІЇ: ВИЗНАЧЕННЯ, СТАТУС

Міжнародною неурядовою організацією (відповідно до резолюції Генеральної Асамблеї ООН від 23 травня 1968 р. № 1296 (XIV)) є будь-яка міжнародна організація, не заснована на підставі міжурядової угоди. Основні ознаки: відсутність цілей отримання прибутку; визнання принаймні однією державою або наявність консультативного статусу при міжнародних міжурядових організаціях; одержання коштів більш ніж з однієї країни; здійснення діяльності принаймні у двох державах; створення на основі установчого акту.

Міжнародний Морський Комітет – міжнародна неурядова організація з юридичних проблем торговельного судноплавства, завданням якої є сприяння уніфікації міжнародного морського та торговельного права і практики шляхом підготовки проектів відповідних міжнародних угод, розробки однакових норм національного законодавства, вивчення та узагальнення звичаїв і практики їхнього застосування. Заснована в 1897 р., штаб-квартира знаходиться у м. Антверпен, Бельгія.

Діє на підставі Статуту 1897 р., має консультативний статус в ІМО. Займається розробкою норм міжнародного приватного морського права.

Балтійська та міжнародна морська рада (БІМКО) (англ. Baltic and International Maritime Council) – неурядова організація, що займається питаннями морської судноплавної політики, уніфікації транспортних документів та інформуванням членів з різних аспектів міжнародної морської торгівлі.

Членами БІМКО є судновласники (на сьогодні їх більше тисячі), суднові брокери та агенти, клуби Р&І та асоціації з 121 країни миру.

БІМКО була створена у Копенгагені в 1905 р. й до 1985 року мала назву Балтійської та міжнародної морської конференції.

Основними органами БІМКО є:

- Загальні збори – вищий орган, що збирається раз у два роки;
- Рада директорів – керівний і контролюючий орган, що включає представників судновласників з 20 країн;
- Комітет з документів. Займається уніфікацією морських документів, включає представників судновласників з 30 країн і одного представника від кожного клубу, збирається два рази на рік;
- Виконавчий комітет. Збирається 4 рази на рік;
- Секретаріат – забезпечує поточну роботу БІМКО.

Основні цілі

- захист інтересів членів БІМКО;
- розробка уніфікованих документів (чартерів, коносаментів);
- випуск і розробка публікацій, електронних баз даних;
- проведення навчальних курсів і семінарів.

Розробкою стандартних форм чартерів крім БІМКО займаються національні й міжнародні організації судновласників, фрахтувальників і фрахтових брокерів. Серед них помітна роль належить Британській раді по судноплавству, Міжнародній асоціації незалежних власників танкерів (Інтертанко), Асоціації судових брокерів і агентів (ASBA), Федерації асоціацій судових брокерів і агентів (FONASBA), Британської федерації по лісі, об'єднанням зерноторгових фірм зерноекспортуючих країн, національним союзам лісоторговельних фірм та ін.

Диверсифікованість міжнародної торгівлі та розвиток інститутів морського права ставить судноплавство перед необхідністю або обновляти існуючі форми чартерів або запроваджувати нові. Будь-яка нова форма договору проходить тривалий шлях узгодження між організаціями судновласників і фрахтувальників, в ході якого кожна сторона відстоює свої інтереси. Тому узгодження триває роками та не завжди завершується успіхом. Погоджена форма, одержавши публічне схвалення зацікавлених організацій, надходить в оборот на фрахтовий ринок. Його обов'язковість для сторін за чартером обумовлюється авторитетом організацій, що його схвалили, а також технічною неможливістю змінювати «на ходу», тобто при укладенні угоди, ті або інші положення постійних умов без ризику порушити всю юридичну конструкцію чартеру.

Крім цих організацій до числа неурядових належать:

1. AAA – Association of Average Adjusters – Асоціація диспашерів за загальною аварією;
2. ACOPS – Advisory Committee on Pollution of the Sea – Консультативний Комітет із запобігання забруднення моря нафтою;
3. ALAMAR – Association Latinoamericano De Armadores (LASA – Latin American Shipowners’ Association) – Асоціація латиноамериканських судновласників (АЛАМАР);
4. BINSА – Black Sea International Shipowners Association – Міжнародна Асоціація судновласників Чорноморського регіону (БІНСА);
5. CCC – Customs Co-Operation Council – Рада по співробітництву митниць;
6. CENS A – Council of European and Japanese National Shipowners Associations – Рада національних асоціацій судновласників Європи та Японії;
7. CIRM – Committee International Radio– Maritime– (International Maritime Radio Association) – Міжнародний Комітет (Асоціація) морського радіозв’язку (МКМР);
8. ECSA – European Community Shipowners Associations – Об’єднання асоціацій судновласників Європейського Співтовариства;
9. FIATA -International Federation of Forwarding Agents Associations (International Federation of Freight Forwarders Associations) – Міжнародна Федерація асоціацій експедиторів (ФІАТА);
10. IACS – International Association Classification Societies – Міжнародна Асоціація Класифікаційних Товариств (МАКО);
11. IALA – International Association of Lighthouse Authorities – Міжнародна Асоціація маякових служб (МАМС);
12. IAPH – International Association of Ports and Harbours – Міжнародна Асоціація портів і гаваней (МАСПОГ);
13. ICC – International Chamber of Commerce – Міжнародна Торговельна Палата (МТП);
14. ICHCA – International Cargo Handling Co-Ordination Association – Міжнародна Асоціація з раціоналізації транспортно-вантажних операцій (МАРТВО);
15. ICS – International Chamber of Shipping Міжнародна – Палата Судноплавства (ПС);
16. IFSMA – International Federation of Shipmaster’s Association – Міжнародна Федерація асоціацій морських капітанів (МФАК, ІФСМА);

17. IHO – International Hydrographic Organization (International Hydrographic Bureau) – Міжнародна гідрографічна організація (МГО);

18. IICL – Institute of International Container Lessors – Інститут фірм, що здають в оренду контейнери для міжнародних перевезень;

19. IIMS – International Institute of Marine Surveyors – Міжнародний Інститут морських сюрвейерів;

20. ILA – International Law Association – Асоціація міжнародного права;

21. ILAMA – International Lifesaving Appliance Manufacturers Association – Міжнародна Асоціація виробників рятувальних засобів;

22. ILU – Institute of London Underwriters – Інститут лондонських страховиків;

23. ILO – International Labour Organization – Міжнародна організація Праці (МОТ);

24. Imar – Institute of Marine Engineers – Інститут морських інженерів Великобританії;

25. IMI – International Maritime Industries Forum – Міжнародний форум морських галузей промисловості;

26. INTERCARGO – International Association of Dry Cargo Shipowners – Міжнародна Асоціація власників суховантажних суден (ІНТЕРКАРГО);

27. INTERTANKO – International Association of Independent Tanker Owners – Міжнародна Асоціація незалежних власників танкерів (ІНТЕРТАНКО);

28. International Group of P&I Clubs – Міжнародна група асоціацій (клубів) взаємного страхування та ін.

Контрольні питання

1. Яка міжнародна організація визнається міжнародною неурядовою організацією?
2. Наведіть приклади міжнародних неурядових організацій, що займаються розробкою проблем морського права та розкрийте їх функції та повноваження.
3. Дослідіть історію створення міжнародних неурядових організацій, що займаються розробкою проблем морського права.

4. МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ БЕЗПЕКИ МОРЕПЛАВСТВА

4.1. МІЖНАРОДНО-ПРАВОВА СИСТЕМА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ МОРЕПЛАВСТВА: ОСНОВНІ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ АКТИ

Ефективність сучасного торговельного мореплавства нерозривно пов'язана із правовим забезпеченням його безпеки. Торговельне мореплавство більшою мірою має міжнародний характер і тому не може регламентуватися лише нормами національного права. Отже, правові проблеми його безпеки повинні вирішуватися лише на міжнародному рівні. Розвиток науки і техніки, збільшення розмірів морських суден, підвищення інтенсивності судноплавства та багато подібних факторів все більш настійно вимагають підвищеної уваги до себе з боку міжнародного співтовариства.

За багатовікову історію мореплавства сталося безліч катастроф, аварій, загинули сотні тисяч суден та мільйони людських життів. Незважаючи на тривалі та великі зусилля людства похмура статистика загибелі людей на морі не скорочується. Навпаки, якщо ще 20 років тому констатувалося, що число аварій на морі коливалося в межах 150 – 180 щорічно, то на початку XXI ст., за свідченням популярного журналу «Судноплавство», щорічно гинуть 200 – 250 суден тільки транспортного флоту без врахування промислових.

Численні аварії у водах Світового океану приносять людству величезні втрати як людські, так й матеріальні, особливо при аваріях великих пасажирських суден («Тітанік», «Адмірал Нахимов», «Естонія») і супертанкерів («Бергу Істра», «Амоко Кадіс», «Олімпік брайвері» та ін.).

Аналіз світової практики зусиль людства із забезпечення безпеки мореплавства показує, що найбільш ефективним засобом в цій сфері є

чітка юридична регламентація всіх питань, що стосуються мореплавства. До таких питань насамперед варто віднести:

- навігаційні (правила, що забезпечують безпеку з погляду судноводіння);
- технічні (вимоги до конструкції суден з погляду їхньої остійності, непотоплюваності);
- експлуатаційні (вимоги до кваліфікації екіпажів суден та експлуатації судна).

Умовною точкою початку процесу формування міжнародно-правової системи забезпечення безпеки мореплавства прийнято вважати Лондонську міжнародну конференцію, на якій 20 січня 1914 р. була прийнята Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі. Її прийняття, як відомо, було обумовлено в першу чергу аварією з пасажирським судном «Тітанік», що забрала 1489 життів. Хоча Конвенція так й не набула чинності, вона визначила шлях, яким варто йти для формування та розвитку міжнародно-правових засобів із забезпечення безпеки мореплавства. На наступних конференціях 1929, 1948, 1960 та 1974 р. були прийняті міжнародні угоди, спрямовані на забезпечення безпеки мореплавства з врахуванням досягнутого науково-технічного прогресу.

Ст. 10 Конвенції про відкрите море 1958 р. встановлює, що кожна держава зобов'язана вживати необхідних заходів для забезпечення безпеки в морі суден, що плавають під її прапором, зокрема в тому, що стосується користування сигналами, підтримання зв'язку та попередження зіткнення, конструкції та оснащення суден.

Подальший розвиток ці положення одержали в Конвенції ООН з морського права 1982 р. Згідно зі ст. 94, кожна держава стосовно суден, що плавають під її прапором, повинна вживати заходів для забезпечення безпеки на морі, зокрема в тому, що стосується:

- а) конструкції, устаткування та придатності суден до плавання;
- б) комплектування, умов праці та навчання екіпажів суден із врахуванням застосовних міжнародних актів;
- в) користування сигналами, підтримання зв'язку та попередження зіткнення.

Серед таких заходів слід зазначити наступні: кожне судно перед реєстрацією, а надалі через відповідні проміжки часу повинне інспектуватися кваліфікованими судовими інспекторами; мати на борту

карти, навігаційні посібники та прилади, необхідні для забезпечення безпечного плавання судна; кожне судно повинне очолюватися капітаном та офіцерами належної кваліфікації, а екіпаж за кваліфікацією та чисельністю повинен відповідати типу, розмірам, механізмам та устаткуванню судна.

Конвенція ООН з морського права, відзначаючи, що прибережна держава повинна сприяти організації, діяльності та змісту ефективної пошуково-рятувальної служби для забезпечення безпеки на морі, зазначає про необхідність регіонального співробітництва в цій області (ст. 98).

Для забезпечення співробітництва в сфері безпеки між країнами укладаються двосторонні угоди. Вони передбачають порядок надання швидкої та ефективної допомоги людям, що перебувають на судах, незалежно від їхньої національної приналежності. В угодах зазначається, що після одержання аварійно-рятувальною службою однієї з країн повідомлення про аварію судна вона зобов'язана вжити таких заходів щодо надання допомоги екіпажам і пасажирам, які будуть враховані доцільними. У випадку, якщо місце аварії розташоване ближче до берега іншої країни та це буде необхідним, аварійно-рятувальна служба, що одержала сигнал небезпеки, координується з відповідною службою іншої країни та дії з рятування плануються за домовленістю між ними. Така домовленість повинна мати місце завжди, коли терплять нещастя судно або літак, які належать іншій країні.

Аварійно-рятувальна служба, що першою приступила до рятування, може, якщо це є необхідним в інтересах рятування, запросити аварійно-рятувальну службу іншої країни.

В квітні 1979 р. була підписана Міжнародна конвенція з пошуку та рятування на морі. Відповідно до Конвенції, держави забезпечують вжиття необхідних заходів у справі забезпечення належного пошуку та рятування людей, що терплять біду на морі та біля їхніх берегів. Держава здійснює загальну координацію рятувальних операцій у пошуково-рятувальному районі, границі якого встановлюються відповідною угодою, для чого створюється національний орган – рятувально-координаційний центр для пошуку та рятування. Після одержання повідомлення про те, що людина терпить біду на морі в зоні, в межах якої держава здійснює загальну координацію, відповідні влади негайно вживають заходів для надання будь-якої можливої

допомоги. Вона здійснюється незалежно від національної приналежності або статусу того, хто терпить нещастя або обставин, за яких він був виявлений.

Рекомендується дозволяти, за умови дотримання національного законодавства, негайний допуск до свого територіального моря рятувальних суден іншої держави виключно для цілей пошуку місць морських подій та рятування людей.

Органи зацікавленої держави повинні передати інформацію про це прохання із зазначенням відомостей про намічувану місію до РКЦ іншої держави. Компетентні органи негайно підтверджують одержання такого прохання і якомога швидше вказують умови, за яких може бути розпочата намічена місія. Сторонам рекомендується укласти угоди з пошуку та рятування із сусідніми державами щодо об'єднання їхніх можливостей, встановлення загального порядку дій і т. ін.

В Конвенції встановлюються вимоги до інформації про пошуково-рятувальні операції, оперативних планів та інструкцій. Так само докладно регламентується порядок проведення операцій на кожній з аварійних стадій (стадія невизначеності, стадія тривоги, стадія нещастя).

РКЦ укомплектований кваліфікованими судноводіями, які мають дипломи капітана далекого плавання, і радіоспеціалістами для обслуговування апаратури цифрового виборчого виклику. Фахівцями РКЦ забезпечується цілодобове несення вахти.

З метою забезпечення безпеки мореплавства необхідно ретельно розслідувати кожну аварійну морську подію, для того, щоб висновки такого розслідування сприяли запобіганню допущенню в майбутньому помилок. Обов'язок держав забезпечити проведення такого розслідування закріплена й в міжнародному праві. Так, згідно з СОЛАС 74/78 (правило 21), кожний уряд зобов'язується проводити розслідування будь-якої аварійної морської події, що сталася з кожним з його суден. Інформація про результати такого розслідування повинна передаватися до ІМО. Аналогічне положення міститься й в Конвенції МАРПОЛ-73/78 (ст. 12).

Відповідно до Конвенції ООН з морського права 1982 р. держава організує розслідування кваліфікованими експертами кожної морської події або навігаційного інциденту у відкритому морі (за участю плаваючих під її прапором суден), що призвело до загибелі громадян іншої держави або нанесення їм серйозних каліцтв, або серйозним

збиткам суднам або установкам іншої держави, або збиткам морському середовищу. Держава прапора та інші держави співробітничать в проведеному розслідуванні. Розслідування аварійних морських подій та їхня класифікація здійснюються відповідно до національного законодавства.

Слід зазначити, що положення описаних вище міжнародних конвенцій встановлюють досить суворі вимоги в сфері безпеки мореплавства. Однак міжнародне співтовариство зіткнулося з проблемою ефективної реалізації міжнародних угод в сфері торговельного судноплавства. Для виконання цього завдання в результаті багаторічних зусиль 4 листопада 1993 р. Асамблея ІМО прийняла як резолюцію А.741 (18) Міжнародний кодекс з управління безпекою. У травні 1994 р. Асамблея ІМО ухвалила вважати Міжнародний кодекс з управління безпекою (МКУБ) юридично обов'язковим актом, включивши його в якості доповнення до Глави IX Конвенції СОЛАС.

Мета Кодексу складається в забезпеченні безпеки на морі, запобіганні нещасних випадків або загибелі людей і запобіганні шкоди навколишньому середовищу. Для реалізації цілей Кодексу судноплавна компанія повинна розробити та запровадити і підтримувати систему управління безпекою (СУБ), що включає політику в сфері безпеки і захисту навколишнього середовища; інструкції та процедури для забезпечення безпечної експлуатації суден і захисту навколишнього середовища відповідно до міжнародного права й національному законодавству

Прийняття МКУБ в корені змінило традиційне розуміння безпеки на морі. Судноплавні компанії, які нездатні впровадити ефективну систему управління безпекою, виключаються з морського бізнесу.

Контрольні питання

1. Розкрийте історію нормативно-правового закріплення міжнародних норм з забезпечення безпеки мореплавства.
2. Якими нормами Конвенції ООН з морського права 1982 року встановлені вимоги щодо забезпечення безпеки мореплавства?
3. Розкрийте основні положення Міжнародного кодексу з управління безпекою 1994 р.
4. Розкрийте основні положення Міжнародної конвенції з пошуку та рятування на морі 1979 р.
5. Якими є основні групи правил забезпечення безпеки мореплавства?

4.2. НАВІГАЦІЙНІ ПРАВИЛА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ МОРЕПЛАВСТВА

До числа загальних вимог у сфері навігаційного забезпечення безпеки судноплавства варто віднести положення Конвенції ООН з морського права 1982 р., які зобов'язують всі держави вживати необхідних заходів для забезпечення безпеки судноплавства. Зокрема в ст. 94 цієї Конвенції сформульовані обов'язки держави прапора ефективно здійснювати свою юрисдикцію та контроль над суднами, що плавають під його прапором і, зокрема, в питаннях користування сигналами, підтримання зв'язку, попередження зіткнень, а також інспектування. До числа найбільш конкретних вимог в області навігаційного забезпечення безпеки судноплавства варто віднести Міжнародні правила попередження зіткнення суден в морі.

Ці правила формувалися протягом тисячоліть. Деякі з них були сформульовані ще в епоху римського панування, потім розвивалися у відомих збірниках звичаїв моря (Олеронські свитки, Консолато дель маре, Закони Вісбі). В XI ст. правила попередження зіткнення суден були узагальнені, одержали міжнародне визнання та почали видаватися в різних державах (в 1837 р. – в Росії, в 1840 р. – в Англії). В 1889 р. на Першій міжнародній морській конференції у Вашингтоні вони були офіційно прийняті та в 1929 р. включені як додаток до Конвенції з охорони людського життя на морі.

Безпека мореплавства значною мірою забезпечується застосуванням Міжнародних правил попередження зіткнення суден в морі 1972 р. Правила прийняті в Лондоні 20 жовтня 1972 р. і набули чинності 15 липня 1977 р. Вони поширюються на всі судна у відкритому морі та з'єднаних з ним водах, якими можуть плавати морські судна. Правила не перешкоджають дії особливих правил, встановлених відповідною владою щодо плавання в акваторіях рейдів, портів, на ріках, озерах, внутрішніми водними шляхами, з'єднаним з відкритим морем, якими можуть плавати морські судна. Ці особливі правила, наскільки це можливо, повинні бути близькими до міжнародних. Для військових кораблів та суден, що йдуть у конвої, рибальських суден, зайнятих ловом у складі флотилії, можуть встановлюватися додаткові стаціонарні або сигнальні вогні (для військових кораблів) та звукові сигнали. Ніщо не звільняє судно, його власника, капітана або екіпаж від відповідальності

за наслідки, що можуть настати в результаті невиконання Правил. В них регламентуються дії суден за різних умов плавання, зокрема вибір безпечної швидкості, дії для попередження зіткнення, при плаванні у вузьких місцях, за системами розподілу руху, при обгоні, зближенні, перетинанні курсів. Правила визначають вогні, які повинні виставлятися судном, звукові та світлові сигнали для різних ситуацій, регламентують розташування та технічні характеристики вогнів і знаків.

Для забезпечення зв'язку між екіпажами суден, а також з береговою владою застосовується Міжнародний звід сигналів. Він був прийнятий Асамблеєю ІМО 27 вересня 1965 р. та введений у дію з 1 квітня 1969 р. рішенням 17-ї сесії Комітету з безпеки на морі.

До теперішнього часу Міжнародні правила попередження зіткнення суден перероблені та доповнені, існують у вигляді Конвенції про міжнародні правила попередження зіткнень суден у морі з виправленнями 1981 р. [13] і є основним юридичним міжнародним документом, що визначає правила безпеки мореплавства. Вони поєднують 38 правил та 4 додатки. У свою чергу 38 правил розподілені по п'яти частинах: «А», «В», «С», «Д», «Е».

Частина «А» містить загальні положення (правила 1 – 3), в яких регламентовані питання застосування Правил, питання відповідальності за їхнє невиконання та питання визначення і використання в Правилах термінів.

Частина «В» містить правила плавання та маневрування (правила 4 – 19), які у свою чергу диференціюються за 3-ма розділами:

- розділ I – плавання суден за будь-яких умов видимості (правила 4 – 10);
- розділ II – плавання суден, що перебувають в межах видимості один одного (правила 11 – 18);
- розділ III – плавання суден при обмеженій видимості (правило 19).

Частина «С» присвячена вогням і знакам (правила 20 – 31). У ній містяться умови застосування вогнів і знаків (правило 20), визначення вогнів та їхньої видимості (правила 21, 22) і визначення різних вогнів для різних видів суден у зв'язку з характером їхньої діяльності (правила 23 – 31).

Частина «Д» визначає звукові та світлові сигнали (правила 32 – 37). Також визначені вимоги до сигналів та устаткування для їхньої подачі

(правила 32, 33) і сформульовані умови їхньої подачі суднами залежно від обставин, в яких ці судна перебувають (правила 34 – 37).

Частина «Е» містить виключення з правил для суден, закладених до вступу до цих правил у силу.

У додатках до Правил регламентовані питання:

- розташування та технічні характеристики вогнів і знаків (додаток I);
- додаткових сигналів для суден, зайнятих виловом риби поблизу інших суден (Додаток II);
- технічних характеристик звукосигнальних пристроїв (Додаток III);
- сигналів небезпеки (Додаток IV).

Контрольні питання

1. Дослідіть історію закріплення навігаційних правил забезпечення безпеки мореплавства.
2. Якими є основні положення Міжнародних правил попередження зіткнення суден в морі 1972 р.?
3. Якими є основні завдання та положення Міжнародного зводу сигналів?

4.3. ТЕХНІЧНІ ПРАВИЛА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ МОРЕПЛАВСТВА

Протягом тисячоліть розвитку мореплавства, його безпека завжди і насамперед обумовлювалася рівнем технічного стану суден, що виходять в море – будь то пироги індіанців, струги скандинавських вікінгів, каравели Колумба або сучасні супертанкери та пасажирські лайнери.

Однак протягом тих самих тисячоліть питання технічного стану суден залишалися чисто технічними та не пов'язувалися з юриспруденцією, тобто не піддавалися правовий, і тим більше міжнародно-правовий, регламентації. Необхідність використання правових методів регламентації технічного стану суден виникла у зв'язку із занепокоєністю людства в області забезпечення безпеки судноплавства. Така необхідність обумовлювалася тим, що при аналізі причин аварійності світового судноплавства незадовільний технічний стан суден посідав одне з перших місць.

Детальне дослідження причин аварійності суден, пов'язаних з їхнім технічним станом сприяло виробленню певних вимог до технічного стану суден та формуванню конкретних світових стандартів, які стали закріплюватися в міжнародно-правовому порядку. Вимоги, що стосуються конструкції та загального технічного стану суден, включені до першої в історії людства Лондонської конвенції з охорони людського життя на морі, систематично вдосконалювалися та відображалися у всіх наступних міжнародно-правових документах, спрямованих на охорону людського життя на морі (1929 р., 1948 р., 1960 р., 1974 р.). Велика увага питанням технічного стану суден було приділено в Міжнародній конвенції з охорони людського життя на морі 1974 р.

Разом з тим детальний розбір причин аварійності суден, пов'язаних з їхнім технічним станом давав коштовний матеріал суднобудівникам та експлуатаційникам для вдосконалення цього стану. Все це сприяло виробленню певних вимог до технічного стану суден і формуванню конкретних світових стандартів, які стали закріплюватися в міжнародно-правовому порядку. Загибель англійського суперлайнера «Титанік» (квітень 1912 р.) і аналіз причин цієї загибелі, що виявив недоліки англійських національних правил, що формують вимоги в області технічного стану англійського флоту, особливо з забезпечення непотоплюваності такого великого судна (водотоннажність «Титаніка» становила 52 тис. т), послугували своєрідним поштовхом в необхідності розробки міжнародно-правових заходів, що сприяли вдосконаленню технічного стану суден. Вже в січні 1914 р. на міжнародній конференції в Лондоні до прийнятої на ній Конвенції з охорони людського життя на морі були включені вимоги, що стосуються конструкції та загального технічного стану суден, надалі вони систематично вдосконалювалися.

У рамках першої групи основною міжнародною угодою, що встановлює вимоги до конструкції та устаткування суден, є Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р., прийнята в Лондоні 1 листопада 1974 р., змінена та доповнена Протоколом, прийнятим у Лондоні 17 лютого 1978 р., відома під скороченою назвою – Конвенція СОЛАС.

Конвенція набула чинності 28 травня 1980 р. і у відносинах між договірними сторонами замінила Міжнародну конвенцію з охорони

людського життя на морі 1960 р. Сфера дії конвенції обмежена суднами, що здійснюють міжнародні рейси. Вона не поширюється на військові кораблі та військово-допоміжні судна, рибальські судна, прогулянкові яхти, судна валовою місткістю менше 500 рег. т. Конвенцією передбачений ряд вимог до конструкції судна, рятувальних засобів, устаткування по радіотелеграфії та радіотелефонії, перевезенню зерна та небезпечних вантажів. Особливі вимоги встановлені до суден з ядерною енергетичною установкою.

Відповідно до Конвенції всі рятувальні засоби судна (плоти, шлюпки та ін.) повинні бути в постійній готовності для використання. Положення Конвенції включають викладені найдокладнішим чином вимоги до конструкції шлюпок і плотів, їхньої місткості, кількості, постачання, розміщення на судні, порядку посадки в них та їхній спуск. Спеціальні вимоги передбачені для рятувальних кругів та жилетів, жорстко регламентована їхня кількість.

Відповідно до вимог Конвенції всі судна місткістю 1600 рег. т і більше повинні мати на борту справний радіолокатор. Ці ж судна, що здійснюють міжнародні рейси, повинні мати радіопеленгатор і, крім магнітного компаса, гірокомпас. Всі судна зобов'язані мати відкоректовані за останньою наявною навігаційною інформацією карти та навігаційні посібники.

Глава VIII Конвенції присвячена суднам з ядерною енергетичною установкою. Таке судно за жодних умов не може бути звільнене від виконання вимог Конвенції. Зокрема, проект, конструкція, норми контролю при виготовленні та монтажі реакторної установки повинні відповідати встановленим вимогам і підлягають схваленню відповідним урядом. Необхідні гарантії відсутності в морі або в порту надмірної радіаційної або іншої ядерної небезпеки, що загрожує екіпажу, населенню, водним шляхам, продовольчим або водним ресурсам.

Урядам тих країн, в яких передбачається захід ядерного судна, завчасно представляється Інформація про безпеку. Для відома та керівництва обслуговуючого персоналу судна підготовляється докладний Посібник з експлуатації, що схвалюється урядом. Капітан ядерного судна у випадку аварії, що може викликати небезпеку для навколишнього середовища, негайно інформує уряд держави прапора, а також компетентну урядову владу тієї країни, у водах якої може перебувати або до вод якої наближається судно в пошкодженому стані.

Законодавство в сфері вдосконалення технічного стану суден в своєму розвитку виходить з того, що основними факторами, що визначають рівень технічного стану судна є:

- конструкція корпусу судна, що характеризується набором корпусу (поздовжнім, поперечним, змішаним);
- система водонепроникних переборок, їхня кількість, міцність та розташування;
- система відсіків, їхня величина, кількість та розташування;
- міцність корпусу, обумовлена марками використовуваної сталі та способами його монтажу (зварювання, клепка та ін.);
- остійність;
- непотоплюваність;
- живучість;
- надійність енергетичної установки;
- система і якість рятувальних засобів;
- протипожежна система;
- засоби зв'язку;
- система і надійність кермового пристрою та ін.

З огляду на ці основні фактори, що характеризують технічний стан кожного судна та науково-технічні можливості, що постійно розвиваються, людства, а також прогресуючу інтенсивність світового судноплавства, міжнародне та національне морське право в області заходів вдосконалення технічного стану суден також постійно розвивалося. Особливо цей розвиток відчувався при вдосконаленні правових заходів, спрямованих на охорону людського життя на морі.

У главі II Конвенції СОЛАС сформульовані міжнародні вимоги до конструкції суден, їхньої остійності, системи розподілу корпусу на водонепроникні відсіки, до головних двигунів, допоміжних установок і електроустаткування, а також до засобів протипожежного захисту та системи виявлення загоряння на судні.

Особлива увага приділена суднам з ядерною енергетикою. Значне місце в Конвенції приділено рятувальним засобам і пристроям, яким присвячена глава III. У зв'язку з цим слід зазначити, що на базі цієї глави Конвенції в 1996 р. Комітет з безпеки на морі ІМО прийняла спеціальний Міжнародний кодекс з рятувальних засобів.

Важливим документом в сфері правового забезпечення необхідного рівня технічного стану судна є Конвенція про вантажну

марку 1966 р. Поряд з іншими питаннями Конвенція формулює обов'язковість регулярних оглядів суден та перевірки відповідності їхнім вимогам правил, що забезпечують водонепроникність дверей, люків, горловин, переборок і корпусу судна.

В порядку загальних вимог міжнародного морського права в сфері технічного стану суден слід зазначити положення ст. 94 Конвенції ООН з морського права 1982 р., що ставить за обов'язок кожній державі стосовно суден, що плавають під її прапором, вживати необхідних заходів для забезпечення безпеки на морі й стосуються конструкції, устаткування та придатності до плавання суден.

У зв'язку із цим, та з огляду на вимоги вищезазначених міжнародно-правових документів, кожна держава у своєму національному морському законодавстві встановлює положення в області допуску своїх суден до плавання залежно від їхнього технічного стану.

В Україні державним органом, у веденні якого перебувають питання контролю за технічним станом суден, є Морський реєстр судноплавства.

Поряд із цим, згідно зі ст. 22 Кодексу торговельного мореплавства України, «технічний нагляд за морськими суднами, незалежно від форми власності судна та його власника, їхня класифікація здійснюється класифікаційним товариством, обраним судновласником» (Англійський Ллойд, Бюро Верітас та ін.)

У випадку непридатності судна до плавання, в тому числі за його технічним станом, на підставі ст. 91 Кодексу торговельного мореплавства України, капітан морського порту повинен відмовити у видачі дозволу цьому судну на вихід з порту.

Для того, щоб не допускати завантаження судна понад певні межі, що забезпечують безпечне плавання, на міжнародному рівні встановлені відповідні стандарти. У цей час діє Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966 р., що передбачає нанесення на борту судна вантажної марки після відповідного огляду. Кожному судну видається Міжнародне посвідчення про вантажну марку або Міжнародне посвідчення про вилучення для вантажної марки за встановленою Конвенцією формою. В 1988 р. був прийнятий Протокол до цієї конвенції.

Велике значення для безпеки мореплавства мають норми, що регулюють рух суден. Відповідно до Конвенції ООН з морського права

1982 р., прибережна держава може приймати закони та правила, зокрема, стосовно безпеки судноплавства та регулювання руху суден, захисту навігаційних засобів та устаткування, кабелів і трубопроводів.

Контрольні питання

1. Дослідіть історію закріплення технічних правил забезпечення безпеки мореплавства.
2. Якими є основні положення Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 р.?
3. Якими є фактори, що визначають рівень технічного стану судна?
4. Якими є основні завдання та положення Конвенції про вантажну марку 1966 р.?
5. Якими нормами Конвенції ООН з морського права 1982 року врегульовані технічні норми забезпечення безпеки мореплавства?

4.4. ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ПРАВИЛА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ МОРЕПЛАВСТВА

В загальній проблемі правового забезпечення безпеки мореплавства поряд з питаннями охорони людського життя на морі, навігаційної та технічної безпеки, важливе значення має підготовка кваліфікованих кадрів для комплектування екіпажів суден та їх професійна експлуатація. Аналіз аварійності світового судноплавства свідчить про те, що більше третини всіх аварійних подій на морі відбувається в результаті помилок, яких припустилися екіпажі суден.

Кваліфікаційна підготовка екіпажів суден – процес досить складний, багатогранний і специфічний. Ця складність, багатогранність та специфічність насамперед обумовлені особливою (морською) сферою діяльності морського транспорту, далеко не завжди передбачуваною стихією Світового океану, що прогресує інтенсифікацією найбільш жвавих світових морських шляхів, великою розмаїтістю суден різної конструкції, технічного оснащення, габаритів та характеру розв'язуваних завдань, а також насиченістю іноземним елементом.

Конвенція про мінімальні норми на торговельних судах, прийнята в Женеві 29 листопада 1976 р., визначає обов'язок держав-учасниць в своєму національному законодавстві встановлювати з

метою забезпечення безпеки судноплавства норми щодо кваліфікації екіпажів суден, їхнього укомплектування, тривалості робочого часу, умов праці, соціального страхування та життя на судні.

Міжнародна конвенція про стандарти підготовки, дипломування моряків та несення вахти (Лондон, 7 липня 1978 р.) прийнята в інтересах охорони людського життя на морі, схоронності майна, вантажів безпеки судноплавства та захисту морського середовища від забруднення. Вона встановлює вимоги до кваліфікації всіх судових спеціальностей та готовності моряків до виконання своїх обов'язків.

В складному ланцюзі факторів, що обумовлюють безпеку мореплавства, підготовка кваліфікованих екіпажів суден має значення замикальної ланки, від якої в остаточному підсумку залежить все – й охорона людського життя, й схоронність суден і вантажів, й захист і збереження від забруднення морського природного середовища.

В процесі експлуатації суден безпека мореплавства забезпечується цілою низкою комплексних юридичних заходів.

Досить важлива ланка в системі забезпечення безпеки мореплавства – це людський фактор.

В багатьох випадках, як показують розслідування, головною причиною інцидентів та катастроф є людина: помилки командного складу, рядових моряків, лоцманів, берегових служб та ін. Про це свідчить наступна статистика: причиною 25 % загального числа аварійних морських подій є помилки комскладу, 16 % – помилки рядових моряків, 12 % – ушкодження корпусу, 11 % – відмова устаткування, 10 % – помилки берегових служб.

Відповідно до положень Конвенції СОЛАС, судно повинне бути укомплектоване екіпажем в належній кількості та належній кваліфікації. Однак через різні вимоги до кваліфікації моряків та рівня їхньої підготовки, що існують в окремих державах, в цій частині не забезпечувалася належна безпека мореплавства.

Для ліквідації цього пробілу в рамках ІМО була розроблена та 7 липня 1978 р. прийнята Міжнародна конвенція про стандарти підготовки та дипломування моряків і несення вахти. Конвенція набула чинності 28 квітня 1984 р. В 1995 р. до Конвенції 1978 р. були прийняті зміни, що істотно змінили її зміст. Таким чином, її сьогоденна офіційна назва – Міжнародна конвенція про стандарти підготовки та дипломування моряків і несення вахти 1978 р., змінена Конференцією

єю 1995 р. (ПДМНВ 78/95). Конвенція ПДМНВ 78/95 включає безпосередньо саму Конвенцію, три документи, що містять в свою чергу резолюції та додатки, що є невід'ємною частиною Конвенції.

Міжнародна конвенція про стандарти підготовки, дипломування моряків і несення вахти застосовується до всіх суден за винятком військових кораблів, рибальських та інших суден. Вона визначає основні принципи несення ходовий навігаційної, машинної й радіовахт. Вона встановлює мінімальні обов'язкові вимоги для дипломування судноводіїв, механіків, радіоспеціалістів і фахівців з рятувальних засобів. Вона містить перелік мінімальних знань для одержання дипломів зазначеними особами, а також містить рекомендації з інструкції несення ходових вахт. Дипломи видаються після складання іспитів відповідно до відповідних положень Конвенції. Дипломи, видані державними інстанціями відповідно до вимог Конвенції, користуються міжнародним визнанням. Конвенція містить спеціальні вимоги для танкерів. Всі ці основні вимоги містяться в Додатку до Конвенції, що складається з 6 глав. В основі цієї Конвенції лежали положення застарілих документів (Конвенції МОТ 1936 р. № 53, 1946 р. № 74, 1970 р. № 137 і ін.), тому її було переглянуто 7 липня 1995 р. у Лондоні. Тоді був прийнятий новий документ – Кодекс стандартів підготовки, дипломування моряків і несення вахти, що складається із двох частин:

- частина А – обов'язкова (містить мінімальні стандарти компетенції для плавскладу, які наведені у відповідних таблицях);
- частина В – рекомендаційна (містить рекомендації із впровадження й застосування Конвенції).

Прийняті також ряд доповнень та інших змін Конвенції 1978 р., які набули чинності з 1 лютого 1997 р.

Конвенція застосовується до моряків, які працюють на морських судах, що мають право плавання під прапором сторони конвенції, за винятком моряків, які:

- (а) відбувають службу на військових кораблях, військово-допоміжних судах або працюють на інших судах, що належать державі або експлуатуються нею і використовуються виключно для урядової некомерційної служби. Однак кожна Сторона, шляхом вживання відповідних заходів, що не шкодять експлуатації або експлуатаційним можливостям таких суден, що належать їй або експлуатуються нею,

має забезпечити, щоб особи, які працюють на таких суднах, відповідали, наскільки це доцільно і практично можливо, вимогам Конвенції;

(b) працюють на риболовецьких суднах;

(c) працюють на прогулянкових яхтах, що не займаються комерційними перевезеннями; або

(d) працюють на дерев'яних суднах примітивної конструкції.

Суть вимог Конвенції ПДМНВ 78/95 зводиться до того, що жоден моряк (капітан, особа командного складу, особа рядового складу) не вправі працювати на судах, державою прапора яких є учасник Конвенції, якщо він не відповідає положенням відносно віку, стану здоров'я й кваліфікації.

Вимоги до компетентності моряків відповідно до Конвенції ПДМНВ згруповані по наступних семи напрямках:

1. Судноводіння;
2. Обробка та розміщення вантажу;
3. Управління операціями судна та турбота про людей на судні;
4. Суднові механічні установки;
5. Електроустаткування, електронна апаратура та системи управління;
6. Технічне обслуговування та ремонт;
7. Радіозв'язок.

При цьому передбачені наступні рівні відповідальності:

- рівень управління;
- рівень експлуатації;
- допоміжний рівень.

Рівень управління означає відповідальність, пов'язану з роботою в якості капітана, старшого помічника капітана, старшого механіка або другого механіка на морському судні.

Рівень експлуатації означає рівень відповідальності, пов'язаної з роботою на посаді вахтового помічника капітана або вахтового механіка, або механіка суден з періодично безвахтенно машинними приміщеннями, що обслуговуються, або радіооператора. Контролює дану область відповідальності особа, що працює на рівні управління.

Допоміжний рівень означає рівень відповідальності за виконання поставлених на морському судні завдань під контролем особи, що працює на рівні експлуатації або управління.

Конвенція ПДМНВ-78/95 з'явилася найважливішим етапом у розвитку міжнародно-правової системи забезпечення безпеки мореплавства. Асамблея ІМО в 1981 р. рекомендувала урядам держав-членів, щоб судна, до яких буде застосовуватися Міжнародна конвенція про стандарти підготовки і дипломування моряків і несення вахти 1978 р., мали на борту видаваний владою держави прапора документ про мінімальний склад екіпажу, що забезпечує безпеку. При здійсненні контролю в портах за іноземними суднами компетентні влади повинні розглядати відповідність екіпажа судна даним такого документа як підтвердження того, що судно укомплектоване екіпажем, який забезпечує безпеку. Відповідно до цієї рекомендації суднам видається Свідоцтво про мінімальний склад екіпажа, що забезпечує безпеку, в якому зазначається число членів екіпажа (капітан, помічники, механіки, радіооператори, матроси, мотористи й т. ін.) і підтверджується, що кваліфікація та зазначена кількість членів екіпажа забезпечують безпеку судна, людей, вантажу та навколишнього середовища. У Свідоцтві також вказується, що у зв'язку з характером експлуатації судна чисельність екіпажу може бути скорочена.

Морська практика свідчить про багато випадків, коли виключно кваліфіковані дії екіпажів суден або запобігали аварії, або рятували положення, здавалося б, в безвихідних ситуаціях.

Тому в міжнародному та національному морському праві регламентації підготовки екіпажів суден приділяється значна увага.

Конвенція про мінімальні норми на торговельних суднах, прийнята в Женеві 29.11.1976 р. (Конвенція МОТ 147), визначає обов'язок держав-учасниць в своєму національному законодавстві встановлювати в інтересах безпеки судноплавства норми щодо кваліфікації екіпажів суден, їхнього укомплектування, тривалості робочого часу, умов праці, соціального страхування та життя на судні.

Положення цих міжнародно-правових актів належним чином враховуються в національному морському законодавстві України. Зокрема, в ст. 51 Кодексу торговельного мореплавства України сформульовані вимоги до кваліфікації членів екіпажа українського судна: «До заняття посади капітана та інших осіб командного складу допускаються особи, що мають відповідні звання, встановлені Положенням про звання осіб командного складу морських суден і порядку їхнього присвоєння, що затверджується Кабінетом Міністрів України.

Присвоєння звань засвідчується видачею дипломів або кваліфікаційних свідчень після успішного складання іспитів в державній кваліфікаційній комісії.

Позбавлення звання та вилучення диплома або кваліфікаційного посвідчення допускається тільки за рішенням суду.

До заняття посад командного складу, для яких не передбачене присвоєння звання, а також членів суднової команди допускаються особи, що мають видані у встановленому порядку відповідні документи, що підтверджують їхню кваліфікацію, необхідну для виконання обов'язків на судні».

У загальному питанні про підготовку екіпажів суден та їхньої експлуатації крім експлуатації суден в суто навігаційному та технічному плані важливе значення має грамотна експлуатація судна як перевізника вантажів. Під цим розуміється робота екіпажа з правильного завантаження судна, розміщення вантажів, врахування різних факторів, пов'язаних з умовами плавання в різних районах Світового океану та інші питання.

Основна мета вирішення цих питань – при прийманні вантажу зберегти на необхідному рівні остійність, непотоплюваність, живучість та мореплавність судна.

Основним правовим документом в цій області є Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. і Протокол до неї 1978 р. (СОЛАС-74/78). Її положення, зокрема Правило II Додатка ставить за обов'язок екіпажу підтримувати судно та його устаткування «у стані, що відповідає положенням Конвенції та цього протоколу і гарантує, що судно у всіх відносинах є придатним для виходу в море без небезпеки для судна або людей, що перебувають на борті».

Контрольні питання

1. Дослідіть історію закріплення експлуатаційних правил забезпечення безпеки мореплавства.
2. Якими є основні положення Міжнародної конвенції про стандарти підготовки, дипломування моряків та несення вахти 1978 р.?
3. Якими є основні завдання та положення Конвенції про мінімальні норми на торговельних судах 1976 р.?
4. Якими нормами Конвенції ООН з морського права 1982 року врегульовані експлуатаційні норми забезпечення безпеки мореплавства?

5. Якими нормами Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 р. врегульовані експлуатаційні норми забезпечення безпеки мореплавства?

4.5. ПІРАТСТВО ТА ТЕРОРИЗМ НА МОРІ

Регулювання питань, пов'язаних із застосуванням насильства, складає основу міжнародного права. Насильство та загроза застосування сили в міжнародних відносинах заборонені відповідно до Статуту ООН. Однак існують й інші прояви актів насильства. Серед них перше місце займає піратство. Ще в давні часи пірати були оголошені «ворогами роду людського», та їх «повинен повісити перший, в руках кого вони опиняться». До другої половини XX ст. не існувало багатосторонньої міжнародної угоди, в якій держави дали б загальновизнане визначення піратства та скоординували б боротьбу з ним. Ці питання регламентувалися в основному національним законодавством держав і звичаями.

У відповідності до ст. 101 Конвенції ООН з морського права 1982 р. піратством є будь-яка з перелічених нижче дій:

а) будь-який неправомірний акт насильства, затримання або будь-яке пограбування, що здійснюється з особистою метою екіпажем чи пасажиром будь-якого приватновласницького судна або приватновласницького літального апарата і спрямований:

i) у відкритому морі проти іншого судна або літального апарата чи проти осіб або майна, які знаходяться на їхньому борту;

ii) проти будь-якого судна або літального апарата, осіб або майна у місці поза юрисдикцією якої б то не було держави;

б) будь-який акт добровільної участі у використанні будь-якого судна або літального апарата, здійснений зі знанням обставин, в силу яких судно або літальний апарат є піратським судном або літальним апаратом;

в) будь-яка дія, яка є підбурюванням або свідомим сприянням вчиненню дії, передбаченої у підпункті а) або б) .

Піратські дії, зазначені в ст. 101, коли вони здійснюються військовим кораблем або державним судном, екіпаж якого підняв заколот та захопив контроль над цим кораблем або судном, прирівнюються до дій, що вчинені приватновласницьким судном.

Таким чином, піратство – будь-який неправомірний акт насильства, затримки або будь-який грабіж, вчинений в особистих цілях екіпажем або пасажирями будь-якого приватновласницького судна або приватновласницького літального апарата і спрямований у відкритому морі або в іншому місці поза юрисдикцією будь-якої держави проти іншого судна або літального апарата, а також проти осіб або майна, що перебувають на їхньому борту. Піратством є також будь-який акт добровільної участі у використанні будь-якого судна або літального апарата в названих цілях, а також підбурювання до них.

Ознаками піратства є наступні:

1. Здійснення актів піратства тільки поза юрисдикцією будь-якої держави.

2. Застосування актів насильства, затримки, грабежу та інших перерахованих дій.

3. Здійснення актів піратства тільки приватновласницьким судном або літальним апаратом, а також військовим кораблем, державним судном або літальним апаратом, екіпаж якого підняв закордон і захопив контроль над цим кораблем, судном або літальним апаратом, тобто вийшов з-під юрисдикції держави прапора.

4. Неправомірність актів насильства, затримки і т. ін., тобто здійснення цих актів всупереч принципам і нормам міжнародного права.

5. Спрямованість піратських дій проти іншого судна або літального апарата, а також проти осіб або майна, що перебувають на їхньому борті

6. Здійснення актів піратства екіпажем або пасажирями піратського судна або літального апарата тільки в особистих цілях.

Як було зазначено, піратство належить до числа найдавніших видів злочинів, що зазіхають на інтереси всіх держав при використанні ними морських просторів. Сучасне міжнародне право розглядає піратство як міжнародний злочин, спрямований проти здійснення свободи судноплавства як складової частини свободи відкритого моря. Внаслідок цього у відкритому морі або в будь-якому іншому місці поза юрисдикцією будь-якої держави будь-яка держава вправі захопити піратське судно. При цьому слід заарештувати осіб, що перебувають там, і захопити майно, що знаходиться на цьому судні або літальному апараті. Судові установи тієї держави, яке здійснило таке захоплення, можуть виносити постанови про накладення покарань і подальшій

долі таких суден, не порушуючи прав сумлінних третіх осіб. Іншими словами, тут здійснюється універсальна юрисдикція.

Однак, якщо захоплення судна або літального апарата за підозрою в піратстві було здійснене без достатніх на те підстав, держава, яка здійснила захоплення, несе відповідальність перед державою, національність якої має судно або літальний апарат, за будь-який збиток або збитки, заподіяні внаслідок захоплення.

Захоплення за піратство може відбуватися тільки військовими кораблями або військовими літальними апаратами або іншими суднами або літальними апаратами, які мають чіткі зовнішні знаки, які дозволяють впізнати їх як таких, що перебувають на державній службі та уповноважені для цієї мети.

Судна або літальні апарати у випадку достатніх підстав підозрювати, що іноземне судно займається піратством, вправі піддати його огляду, а також зробити перевірку права цього судна на плавання під його прапором. Якщо в ході виробництва цих дій підозри виявляться необґрунтованими, йому повинні бути відшкодовані будь-які заподіяні збитки.

Конвенція ООН з морського права 1982 р. ставить в обов'язок всім державам співробітничати в максимально можливому ступені у справі припинення піратства.

Найнебезпечнішими з погляду потенційної можливості нападів піратів традиційно вважаються води Південно-Східної Азії. У першу чергу варто виділити район до північно-заходу від індонезійських островів Анамбас у Південно-Китайському морі, де судна досить часто піддаються нападам піратів.

Практично вся акваторія Південно-Китайського моря, особливо біля берегів Індонезії, Філіппін та В'єтнаму, щодо цього є дуже неблагополучною. До числа надзвичайно «піратонебезпечних» районів належать Малаккська та Сінгапурська протоки, зокрема, узкість Філіп Ченнел. Піратські напади тут здійснюються, як правило, на швидкохідних моторних човнах, що заходять з боку корми судна.

Найбільш зручний момент для піратів – прийом або здача лоцмана, коли судно знижує швидкість. Найбільш вразливими є тихохідні навантажені судна з низьким надводним бортом. Хоча траплялися напади й на контейнеровози, що йдуть зі швидкістю більше 20 вузлів.

Можливі випадки, коли під час стоянки судна в порту пірати проникають на судно, ховаються, а потім після виходу в море забезпечують доступ на борт своїм спільникам, що доганяють судно на швидкохідних катерах.

У водах Південно-Східної Азії напади на судна відбуваються в середньому один раз на тиждень. Це офіційна статистика. Однак відомо, що про багато піратських нападів взагалі не повідомлялося.

Іншим «піратонебезпечним» районом Світового океану є води біля узбережжя Західної та Східної Африки. Погроза піратства в цьому регіоні збільшується політичною нестабільністю та частими військовими конфліктами. Напади на судна відбуваються, як правило, в портах, на якірних стоянках або поблизу берега, коли судно слідує малим ходом. За статистикою найчастіше судна піддавалися нападам в портах Лагос та Харкоурт (Нігерія), Монровія (Ліберія), Фрітаун (Сьєрра Леоне), Абіджан (Кот Д'івуар), Конакрі (Гвінея), Доула (Камерун), а також у водах Аденської затоки.

Третім «піратонебезпечним» районом вважаються води Південної Америки. Тут напади піратів найчастіше відбуваються в портах та на якірних стоянках. До найбільш неблагополучних в цьому плані належать порти Бразилії (особливо Ріо-де-Жанейро та Сантос), Колумбії, Венесуели та країн Карибського басейну.

Хоча перераховані райони є найнебезпечнішими, час від часу відбувається підвищення активності піратів і неухильно зростає кількість жертв в результаті застосування вогнепальної зброї, особливо у водах Південної Америки та Аденської затоки.

Як свідчать очевидці, пірати часом є добре інформованими про рід перевезеного вантажу та його цінність.

У випадку нападу піратів судно не завжди може розраховувати на допомогу місцевої влади. Нерідко сили правопорядку в «піратонебезпечних» районах досить обмежені. Однак в кожному разі варто звертатися по допомогу та повідомляти про піратські напади, що мали місце. Це може спонукати місцеві влади розпочати більше ефективні заходи із запобігання актам морського розбою.

Небезпека піратського нападу може бути значною мірою знижена, якщо на судні вжиті елементарні заходи обережності. Варто мати на увазі, що зазвичай пірати не зважаються нападати на судна, якщо

для них є очевидним, що це буде пов'язане з певними труднощами. В цьому випадку вони очікують на більш легкий добуток.

Насамперед завчасно до входу судна в небезпечний район повинен бути підготовлений і випробуваний оперативний план з боротьби з піратами. Його мета – забезпечувати безпеку екіпажу та пасажирів, а також виконання наступних основних вимог:

- 1) запобігання можливості проникнення піратів на борт судна;
- 2) зведення до мінімуму можливості розкрадання вантажу, судового устаткування, запасів та особистого майна екіпажа у випадку проникнення піратів на судно;
- 3) своєчасне виявлення підозрілих суден;
- 4) ефективне використання засобів звукової та світлової сигналізації.

Капітанові рекомендується провести навчання та домогтися від екіпажа чітких, організованих дій на випадок нападу піратів. Капітан самостійно визначає ступінь застосування сили для відбиття піратського нападу, однак не рекомендується використовувати вогнепальну зброю. Необхідно також враховувати, що відповідно до законодавства ряду країн перевезення зброї на борту торговельного судна кваліфікується як злочин з усіма наслідками, що випливають з цього.

На судні є досить засобів, які можуть бути використані для відбиття нападів, починаючи із протипожежних, наприклад, води під більшим тиском, і закінчуючи піротехнікою: сигнальними та звуковими ракетами, фальшфейсерами, димовими шашками і т. ін. Крім того, сьогодні наявний досить широкий вибір засобів безпеки, які судноплавні компанії можуть завчасно придбати для своїх суден – інфрачервона апаратура, будь-які види сигналізації, сльозоточивий газ, знімний колючий дріт і т. ін. Це допоможе досить ефективно захистити судно при проходженні небезпечних районів.

З метою запобігання можливих нападів в «піратонебезпечних» районах капітанам торговельних суден рекомендується вжити наступних заходів обережності:

- 1) підсилити пильність, особливо в нічний час. Пірати, як правило, відмовляються від спроб напасти на судно, якщо бачать, що їх завчасно виявили та екіпаж готовий чинити опір. Повинне бути добре видно, що члени екіпажа постійно патрулюють судно, причому маршрути руху патрулів неможливо вгадати.

2) Забезпечити постійне візуальне та радіолокаційне спостереження. Особлива увага повинна бути звернена на маленькі судна та човни.

3) Не допускати ведення торгівлі з борту судна з човнів та інших плавзасобів, використовуваних місцевим населенням.

4) Підсилити нічну вахту. Забезпечити патрулювання судна з підтримкою постійного зв'язку за допомогою переносних УКВ станцій між патрулем та містком. Особливу увагу варто звернути на носову та кормову частину судна.

5) Закрити шлюзи на баку, задріти всі двері, через які можна проникнути в надбудову судна. Всі каюти варто закрити на ключ.

6) Підтримувати безперервний УКВ-зв'язок з суднами, що перебувають поблизу, і береговими станціями. Завчасно варто підготувати приміщення з резервною УКВ-станцією, з огляду на те, що каюта капітана та радіорубка піддаються нападу в першу чергу.

7) Забезпечити гарне освітлення як палуби (особливо корми та баку), так й прилеглої до борта судна акваторії. Для своєчасного візуального виявлення підозрілих плавзасобів, а також осліплення піратів варто використовувати прожектори на крилах містка. Однак потрібно мати на увазі, що на ходу з метою забезпечення безпеки мореплавства додаткове освітлення не повинне бути настільки яскравим, щоб «забивати» ходові вогні.

8) Забезпечити постійний тиск води в пожежній магістралі, а в нічний час включити пожежний насос, створюючи постійну водяну завісу в районі корми – місця, найбільш вразливого для нападу.

9) Запобігти можливості розкрадання, забравши з палуби все переносне устаткування й суднові запаси, заклавши на ключ усе комори.

10) На випадок проникнення піратів на судно завчасно варто підготувати приміщення для безпечного вкриття екіпажа.

11) По можливості варто уникати постановки на якір в «пірато-небезпечних» районах. Найкраще перебувати на ходу або дрейфувати на відстані 2 – 4 миль від берега, тримаючи машину в постійній готовності. Лише за необхідності є припустимим наблизитися до берега на дистанцію, що дозволяє здійснювати зв'язок за УКВ з метою одержання необхідної інформації від агента.

12) Коли потрібно стати на якір поблизу берега, по можливості варто вибрати місце якірної стоянки подалі від фарватеру.

У випадку нападу піратів рекомендується наступна послідовність дій екіпажа:

- 1) негайно оголосити загальносуднову тривогу.
- 2) збільшити швидкість і змінити курс за можливості убік відкритого моря.
- 3) включити все палубне освітлення, використати прожектори для осліплення піратів.
- 4) негайно інформувати берегові станції та судна, що перебувають поблизу.
- 5) використовувати суднову піротехніку та протипожежне устаткування.
- 6) при спробі піратів піднятися на борт судна за допомогою «кішок», за можливості намагайтеся їх обрізати.

Якщо піратам вдалося піднятися на борт судна:

- 1) зібрати команду та екіпаж в заздалегідь підготовленому безпечному притулку.
- 2) повідомити про розвиток ситуації в ефірі, запросити допомогу.
- 3) зберігати спокій та не проявляти непотрібного героїзму, оскільки пірати можуть бути збройні вогнепальною зброєю.

Якщо судно піддалося піратському нападу у водах прибережної держави, капітан повинен негайно направити офіційне повідомлення владі. Якщо ж судно стало жертвою нападу у відкритому морі, таке повідомлення направляється владі найближчої держави. Одразу ж після передачі повідомлення капітанові варто скласти докладне повідомлення, що містить наступну інформацію: дата, точний час та місце нападу (внутрішні води, територіальне або відкрите море); координати; найближча країна; кількість піратів та їхній опис; передбачувана національність; кількість та тип суден, що брали участь у нападі; спосіб проникнення на судно; заходи, вжиті місцевою владою і т. ін.

Повідомлення направляються відповідній береговій владі, у найближче дипломатичне представництво держави прапора судна, а також на адресу судноплавної компанії. Керівництво судноплавної компанії у свою чергу повинне негайно направити повідомлення капітана в компетентні органи держави, в національну асоціацію судновлас-

ників, а також в ІМО, де ця інформація аналізується та вживаються заходи на міжнародному рівні.

Дуже важливим є вчасне подання повідомлення про напад. Наявність такої інформації дає можливість міжнародному співтовариству жадати від прибережної держави вжиття дієвих заходів, спрямованих на припинення актів піратства.

Крім того, на основі повідомлень розробляються та вдосконалюються відповідні рекомендації капітанам торговельних суден.

Крім піратства, останніми роками з'явилися факти на морі, коли терористами захоплюються судна та заручники і виставляються ті або інші вимоги політичного характеру. Особливо небезпечними з'явилися захоплення в 1985 р. палестинськими терористами італійського лайнера «Акілле Лаурі» і в 1996 р. чеченськими терористами турецького судна «Аврасія». У першому випадку було захоплено близько 400 пасажирів і вбитий громадянин США, у другому в заручники було взято більше 160 громадян Росії та України.

Відповідно до резолюції Генеральної асамблеї ООН 40/61 від 9 грудня 1985 р. і Асамблеї Міжнародної морської організації А. 584/14 від 20 листопада 1985 р., а також прийнятого в ІМО документа «Заходи щодо запобігання незаконних актів проти пасажирів та екіпажів на борту суден» у Римі в 1988 р. була скликана Міжнародна дипломатична конференція та прийняті Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства і Протокол про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки стаціонарних платформ, розташованих на континентальному шельфі.

Конвенція містить 22, а Протокол – 10 статей.

Відповідно до Конвенції, будь-яка особа вчиняє злочин, якщо протизаконно та навмисне:

- захоплює або здійснює контроль над судном із застосуванням сили (погрози силою) або будь-якої іншої форми залякування;
- здійснює акт насильства проти особи, що перебуває на борту судна, якщо цей акт може загрожувати безпеці плавання цього судна;
- знищує судно або заподіює йому пошкодження (його вантажу), що може загрожувати безпеці плавання цього судна;
- встановлює або змушує встановити на судні за допомогою будь-яких засобів, пристрій або речовину, що може знищити це судно

або заподіяти пошкодження йому (його вантажу), створює загрозу або може створювати небезпеки плавання цього судна;

- знищує або наносить серйозні ушкодження навігаційному устаткуванню або перешкоджає його експлуатації, якщо будь-який такий акт може створити загрозу безпеці плавання судна;

- передає свідомо помилкову інформацію, що загрожує безпеці плавання судна;

- наносить тілесні ушкодження або позбавляє життя будь-яку особу у зв'язку зі здійсненням або спробою здійснення вищезгаданих злочинів (ст. 3).

Будь-яка особа вчиняє злочин, якщо: спробує зробити, сприяє здійсненню, є співучасником будь-якого злочину, зазначеного в ст. 3.

Положення Конвенції застосовуються до всіх суден, за винятком військових кораблів; суден, які належать державі або експлуатуються нею як військово-допоміжні судна, для митних або поліцейських цілей; суден, виведених з експлуатації або поставлених на консервацію (ст. 2).

Конвенція зобов'язує встановлювати юрисдикцію над злочинами, зазначеними в ст. 3:

- держава прапора судна, на борту або проти якого вчинений злочин;

- держава, на території якої (включаючи територіальне море) були вчинені злочини;

- держава, на території якої перебуває злочинець;

- держава, громадянином якої є злочинець або на території якої постійно проживає особа, яка вчинила злочин (не має громадянства);

- держава, громадянин якої під час здійснення злочинів був захоплений, йому загрожували, нанесли тілесні ушкодження або позбавили життя;

- держава, що намагалася змусити зробити (або втриматися) від будь-якої дії та при цьому було вчинено злочин (ст. 6).

Капітан судна може передати владі іншої держави-учасниці Конвенції («приймаючої держави») будь-яку особу, відносно якої в нього є достатні підстави думати, що вона вчинила один зі злочинів, зазначених у ст. 3.

При цьому держава прапора повинна гарантувати, що капітан її судна (коли це буде практично здійсненне або можливе) перед входженням до територіального моря приймаючої держави з наміром пе-

редати таку особу повідомить влади цієї держави про свій намір та пояснить його причини (ст.8, п.2).

Крім того, держава прапора повинна гарантувати, що капітан її судна надасть владі приймаючої держави докази, які є в розпорядженні капітана та відносяться до вчиненого злочину (ст. 8, п. 4).

Приймаюча держава повинна прийняти передану особу, за винятком тих випадків, коли в неї є підстави вважати, що Конвенція не застосовується до дій, що дали привід до передачі цієї особи (ст. 8, п. 3).

Будь-яка відмова прийняти передану особу повинна супроводжуватися заявою про причини відмови (ст. 8, п.3).

Держава-учасниця Конвенції, на території якої перебуває злочинець або обвинувачуваний у злочині, повинна:

- одержавши докази, що стосуються обставин злочину, у відповідності до свого законодавства взяти таку особу під варту або розпочати інші заходи, що гарантують його присутність протягом часу, необхідного для порушення кримінальної справи або видачі злочинця;

- негайно зробити попереднє розслідування фактів у відповідності до свого законодавства;

- надати особі, відносно якої приймаються примусові заходи, можливість зв'язатися із представником держави, громадянином якої він є, або із представником держави її постійного місця проживання (якщо особа не має громадянства);

- повідомити держави, які здійснили юрисдикцію відповідно до Конвенції (і якщо вважає за доцільне – інші зацікавлені держави) про той факт, що така особа перебуває під вартою, про обставини, що виправдують її взяття під варту, про свої висновки в ході розслідування та про наміри здійснити юрисдикцію (ст. 7).

Відповідно до Конвенції держави зобов'язуються або карати, або видавати злочинців (ст. 10).

Держави-учасниці Конвенції також зобов'язуються:

- включати злочини (ст. 3) у договори, що укладаються з учасниками Конвенції, як такі, що тягнуть за собою екстрадицію (ст. 11);

- робити одна одній максимальне сприяння в кримінальному переслідуванні, проведеному стосовно злочинів, які згадуються в ст. 3 Конвенції, включаючи сприяння в одержанні доказів (ст. 12);

- вживати всіх можливих заходів для того, щоб не допускати надмірної затримки (запізнювання) судна (вантажу), його пасажирів, чле-

нів екіпажа, які перебувають на їхній території, у зв'язку зі здійснен-
ням відносно них злочинів, передбачених ст. 3 Конвенції (ст. 13);

– співробітничати в запобіганні злочинів шляхом:

а) прийняття всіх реальних заходів для запобігання на їхніх тери-
торіях приготувань для здійснення цих злочинів;

б) обміну інформацією та координації адміністративних та інших
заходів, що вживаються для запобігання здійсненню злочинів, згада-
них у ст. 3 (ст. 13, п. 1);

– надавати Генеральному секретареві ІМО по можливості макси-
мально швидко будь-яку інформацію, що стосується справи та пере-
буває в їхньому розпорядженні і стосується: обставин злочину; дій для
усунення затримки судна (вантажу, членів екіпажа), що відбулася через
вчинений злочин; заходів, вжитих стосовно злочинця або обвинувачу-
ваного в злочині та, зокрема, результатів судового переслідування.

Відповідно до Протоколу будь-яка особа вчиняє злочин, якщо
протизаконно та навмисно:

– захоплює або здійснює контроль над стаціонарною платфор-
мою з використанням сили або погрози застосування сили або будь-
яких інших форм залякування;

– здійснює акт насильства над особою, що перебуває на борту
стаціонарної платформи, якщо цей акт може загрожувати її безпеці;

– знищує стаціонарну платформу або заподіює їй пошкодження,
які можуть загрожувати її безпеці;

– встановлює або змушує встановити на стаціонарній платформі,
з використанням будь-яких засобів, пристрій або речовину, що може
знищити цю стаціонарну платформу або створити погрозу її безпеки;

– спричиняє ушкодження або з позбавляє життя будь-яку особу у
зв'язку зі здійсненням (спробою здійснення) вищезазначених злочинів.

Контрольні питання

1. В якому нормативно-правовому акті вперше було закріплене поняття піратства?
2. Дослідіть практику боротьби з піратством в найбільш піратонебезпеч-
них районах Світового океану.
3. Якими є основні положення Конвенції про боротьбу з незаконними ак-
тами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства 1988 р.?
4. Якими на Ваш погляд мають бути організаційно-правові засади бороть-
би з піратством та тероризмом на морі?

4.6. СИСТЕМА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ МОРЕПЛАВСТВА В УКРАЇНІ

Відповідно до ст. 10 Кодексу торговельного мореплавства України державний нагляд за торговельним мореплавством в Україні покладеться на центральний орган виконавчої влади в галузі транспорту, що здійснює контроль за дотриманням законодавства про мореплавство і міжнародних договорів України щодо мореплавства, а також нагляд за станом морських шляхів і загальне керівництво державною реєстрацією морських суден, дипломуванням спеціалістів морського флоту, рятувальною і лоцманською службою.

Відповідно до Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого Указом Президента України від 12 травня 2011 р. № 581/2011, це міністерство є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України.

Мінінфраструктури України є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади у формуванні та забезпеченні реалізації державної політики у сферах авіаційного, автомобільного, залізничного, морського і річкового, міського електричного транспорту та у сферах використання повітряного простору України, туризму, діяльності курортів, метрополітенів, дорожнього господарства, забезпечення підготовки та реалізації в Україні інфраструктурних проєктів для виконання завдань і заходів з підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу, інших міжнародних спортивних подій, забезпечення безпеки руху, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства (центральний орган виконавчої влади у сфері транспорту, дорожнього господарства, туризму та інфраструктури).

Положення про Державну систему управління безпекою судноплавства затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2009 р. № 1137. Державною системою управління безпекою судноплавства (далі – система управління) є сукупність суб'єктів, що здійснюють скоординовані заходи у сфері судноплавства, спрямовані на запобігання виникненню та зменшення наслідків аварій, які можуть заподіяти шкоду здоров'ю і життю людини, навколишньому природному середовищу та майну.

Суб'єктами системи управління є:

- органи виконавчої влади;
- Координаційний комітет з пошуку і рятування на морі;
- державна лоцманська служба;
- служба регулювання руху суден;
- морська аварійно-рятувальна служба;
- державні підприємства, установи та організації, що проводять діяльність у сфері навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства;
- державні підприємства, що проводять діяльність у сфері організації морського зв'язку та телекомунікації, річкової інформаційної системи;
- державні підприємства, що обслуговують судноплавні морські та річкові шляхи;
- державні класифікаційні товариства;
- морські порти;
- державні галузеві проектно-конструкторські та науково-дослідні установи;
- державні підприємства, установи та організації, діяльність яких пов'язана із забезпеченням безпеки судноплавства.

Система управління забезпечує:

- зниження рівня ризику виникнення обставин, що зумовлюють аварії у сфері судноплавства;
- захист життя, здоров'я і прав людини, збереження майна під час судноплавства;
- забезпечення екологічної безпеки судноплавства та запобігання шкідливому впливу судноплавства на навколишнє природне середовище;
- вирішення питань техногенної безпеки, цивільної оборони і захисту населення та територій від надзвичайних ситуацій техногенного і природного характеру;
- визначення повноважень суб'єктів системи, умов та порядку їх взаємодії на всіх рівнях управління;
- додержання суб'єктами системи управління міжнародних стандартів з безпеки судноплавства;
- нормативно-правове і нормативно-технічне забезпечення судноплавства;
- стимулювання безпечного судноплавства.

Основними завданнями суб'єктів системи управління є організації:

1) державного регулювання безпечного перевезення пасажирів і вантажів;

2) пошуку та рятування людей і суден, що зазнали лиха на морі та внутрішніх судноплавних річкових шляхах;

3) оперативного реагування у разі виникнення аварій, розслідування їх причин та умов, розроблення заходів щодо запобігання аваріям;

4) контролю відповідності стану суден установленим технічним вимогам, умовам плавання та перебування на них людей;

5) контролю підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації плавскладу суден, фахівців берегових підприємств;

6) створення належних санітарно-гігієнічних і протиепідемічних умов перебування екіпажу та пасажирів на суднах, зокрема забезпечення дотримання режиму праці та відпочинку;

7) захисту суден і портових засобів від незаконного втручання;

8) інформаційного, навігаційно-гідрографічного та гідрометеорологічного забезпечення судноплавства;

9) регулювання руху суден;

10) лоцманського та криголамного проведення суден;

11) безпечної експлуатації судноплавних шляхів, акваторій, гідротехнічних та інших споруд, пов'язаних із судноплавством;

12) заходів із забезпечення відповідності стану берегових підприємств, діяльність яких пов'язана із забезпеченням безпеки судноплавства, міжнародним і національним стандартам з безпеки судноплавства.

Загальне керівництво системою управління здійснюється Кабінетом Міністрів України через Мінтрансв'язку, яке забезпечує:

1) реалізацію єдиної державної політики у сфері управління безпекою судноплавства шляхом координації дій центральних органів виконавчої влади, приведення системи управління у відповідність з міжнародними, зокрема європейськими стандартами з безпеки судноплавства;

2) здійснення відповідно до законодавства державного нагляду за додержанням вимог нормативно-правових актів щодо забезпечення

безпеки торговельного мореплавства, руху на морському і річковому транспорті;

3) функціонування за участю заінтересованих органів виконавчої влади національної системи пошуку і рятування на морі;

4) організацію створення та функціонування національної системи пошуку і рятування на внутрішніх судноплавних морських та річкових шляхах;

5) організацію взаємодії з центральними органами виконавчої влади з питань:

- здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою мореплавства риболовних суден та їх реєстрації, дотримання міжнародних договорів України з питань підготовки і перепідготовки плавскладу, а також участі у проведенні пошуково-рятувальних операцій на морі – з Держкомрибгоспом;

- нормативно-правового регулювання у сфері організації та умов праці, найму, працевлаштування моряків, відпочинку та соціального захисту працівників морського і річкового транспорту – з Мінпраці;

- реалізації державної політики у сфері оборони, моніторингу надводної обстановки, організації та проведення пошуково-рятувальних операцій на морі, обміну інформацією про місцезнаходження та рух суден у Чорному та Азовському морях – з Міноборони;

- реалізації державної політики у сфері цивільного захисту, керівництва єдиною державною системою цивільного захисту населення і територій, поводження з радіоактивними відходами, ліквідації наслідків Чорнобильської катастрофи, рятувальної справи, техногенної та пожежної безпеки, створення і забезпечення функціонування системи страхового фонду документації, національної системи пошуку і рятування на внутрішніх судноплавних річкових шляхах, гідрометеорологічного забезпечення судноплавства та взаємодії під час проведення авіаційних пошуково-рятувальних операцій на морі та внутрішніх судноплавних річкових шляхах, а також з питань ліквідації забруднення навколишнього природного середовища у разі виникнення аварійних і надзвичайних ситуацій під час експлуатації морських та річкових суден – з МНС;

- навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, моніторингу надводної обстановки, організації та проведення пошуково-рятувальних операцій на морі та р. Дунаю, обміну інформацією про

перебування та рух суден у виключній (морській) економічній зоні і територіальному морі (зоні дії берегових радіолокаційних станцій Держприкордонслужби), а також з питань зміни навігаційної обстановки – з Адміністрацією Держприкордонслужби;

– охорони суден і портових засобів – із СБУ у межах її компетенції;

– забезпечення відповідно до законодавства громадського порядку та охорони майна на території морських і річкових портів – з МВС;

– узгодження обсягу державного замовлення на підготовку моряків, фахівців з безпеки судноплавства, пошуку та рятування на морі, розроблення державних стандартів вищої освіти у сфері безпеки судноплавства – з МОН;

– здійснення державного нагляду (контролю) за екологічною безпекою судноплавства та дотриманням вимог законодавства з питань охорони навколишнього середовища під час судноплавства – з Мінприроди;

– розроблення державних цільових програм розвитку морського і річкового транспорту та забезпечення безпеки судноплавства – з Мінекономіки і Мінфіном.

Порядок взаємодії з питань, перелічених в абзацах другому – десятому цього пункту, визначається спільним актом Мінтрансв'язку та відповідного центрального органу виконавчої влади.

Суб'єкти системи управління вживають заходів для запобігання:

1) негативному впливу на систему діяльності суб'єктів господарювання, зокрема такої, що спрямована лише на отримання прибутку;

2) дублюванню завдань, функцій і повноважень центральних органів виконавчої влади, що здійснюють управління безпекою судноплавства у сфері державного нагляду (контролю).

Фінансування системи управління здійснюється за рахунок коштів державного бюджету та інших не заборонених законом джерел.

Контрольні питання

1. Якими нормативно-правовими актами врегульовано систему забезпечення безпеки мореплавства в Україні?
2. На які органи центральної виконавчої влади покладені функції із забезпечення безпеки мореплавства в Україні?
3. Якими є суб'єкти Державної системи управління безпекою судноплавства?

4.7. ЛОЦМАНСЬКЕ ПРОВЕДЕННЯ

Одним з невід’ємних елементів системи забезпечення безпеки мореплавства є лоцманська служба, до складу якої входять лоцмани.

Лоцман – це особа, наділена спеціальними правомочностями зі здійснення проведення суден (лоцманського проведення) на підходах до портів безпосередньо і акваторіях портів, у затоках, протоках, каналах та інших багатих навігаційними небезпеками та складних для плавання районах.

Як свідчать історичні документи, ще в давні часи капітани суден користувалися послугами місцевих лоцманів в незнайомих та небезпечних районах плавання. Одним з найбільш ранніх нормативних актів з лоцманської справи був Датський морський кодекс 1242 р., що, зокрема, встановлював вимоги до знань і кваліфікації лоцмана.

Зародження лоцманської служби в Росії датується 1655 р., коли царським указом селянинові Архангельської губернії Івану Хабарову дозволялося проводити торговельні судна до Архангельського порту та виводити з нього.

Розвиток російської лоцманської служби зв’язують звичайно з іменем Петра I, який 1722 р. видав перший російський акт, що регламентував діяльність лоцманів – «Регламент морський». В ньому пропонувалося «мати задовільну кількість лоцманів у всіх російських пристанях для проводжання кораблів ...». Устав Торговельний, прийнятий пізніше, містив главу 6 «Про морських лоцманів», положення якої передбачали, що «звання лоцмана надається винятково особам, що одержали посвідчення на право проведення суден та прийняли встановлену присягу». До кандидатів на посаду лоцмана та лоцманського учня встановлювалися наступні вимоги:

- 1) перебування в російському підданстві не менш п’яти років до вступу на лоцманську службу або в лоцманські учні;
- 2) вік не менш двадцяти одного року для вступників у лоцмани та не менш шістнадцяти років для вступників у лоцманські учні;
- 3) тверезе поводження і добра моральність;
- 4) володіння міцним здоров’ям і гарним зором при здатності правильно розрізняти кольори прапорів і вогнів на далекій відстані;
- 5) ґрунтовне знання місцевих фарватерів і плинів, а також інших особливостей, що можуть мати вплив на успішність плавання.

Організаційними формами об'єднання лоцманів виступали лоцманські товариства, створювані на підставі їхніх статутів, і лоцманські товариства, що діяли на підставі письмових договорів учасників, затверджуваних начальником відповідного лоцманського округу.

За радянських часів лоцманська служба була підрозділом державного морського порту і підпорядковувалася безпосередньо капітанові порту, лоцманське проведення здійснювалося винятково державними лоцманами. Слід зазначити, що капітан порту у свою чергу підкорявся начальникові порту, який забезпечував виробничу діяльність порту та жодного відношення до забезпечення безпеки мореплавства не мав.

В Україні Положення про державну морську лоцманську службу, затверджене наказом Міністерства транспорту України від 11.09.2000 р. № 498 та розроблене відповідно до Кодексу торговельного мореплавства України і Міжнародних угод, встановлює організаційно-правовий статус, принципи фінансування державної морської лоцманської служби, кваліфікаційні вимоги до державних морських лоцманів, їх права та обов'язки.

З метою забезпечення безпеки мореплавства, запобігання аварійним морським подіям, захисту навколишнього природного середовища та людського життя в територіальних водах, на підходах до морських портів, на акваторіях портів, між портами, на фарватерах і каналах, а також в інших районах, ускладнених для плавання, законодавством України встановлюються райони лоцманського проведення, у яких усім суднам, незалежно від їх прапору і форми власності, надаються лоцманські послуги.

Лоцманські послуги надаються виключно державними морськими лоцманами України (далі – лоцмани).

Види лоцманських послуг:

- лінійні (міжпортові) лоцманські послуги (надаються на судноплавних шляхах у територіальних водах, на фарватерах, каналах, у відкритому морі);

- портові лоцманські послуги (надаються на акваторіях, підхідних каналах, внутрішніх і зовнішніх рейдах).

Державна морська лоцманська служба – це сукупність підрозділів державних підприємств (державного підприємства), що належать до сфери управління Міністерства інфраструктури України та на які покладені функції щодо надання лоцманських послуг у відповідних

районах лоцманського проведення в територіальному морі й на внутрішніх водних шляхах України.

Підприємства, на які покладаються функції щодо надання лінійних та портових лоцманських послуг у відповідних районах лоцманського проведення в територіальному морі і на внутрішніх водних шляхах України, створюються Міністерством інфраструктури України.

Діяльність лоцманських організацій здійснюється на засадах самофінансування за рахунок коштів лоцманських зборів, що стягуються в установленому порядку.

Лоцманські організації можуть брати участь у розробленні проєктів правил, положень, інструкцій, стандартів, які стосуються їх діяльності, що погоджуються Держфлотінспекцією України і затверджуються Міністерством інфраструктури України.

Райони лоцманського проведення підрозділяються на райони обов'язкового і необов'язкового лоцманського проведення.

Міністерство інфраструктури України за погодженням із зацікавленими центральними органами виконавчої влади встановлює райони обов'язкового лоцманського проведення, а також категорії суден, що в установленому порядку звільняються від обов'язкового лоцманського проведення.

У районах обов'язкового лоцманського проведення капітан судна не має права здійснювати плавання без лоцмана, за винятком випадків, коли судно належить до категорії суден, що звільняються від обов'язкового лоцманського проведення у встановленому Міністерством інфраструктури України порядку.

Райони необов'язкового лоцманського проведення можуть визначатися за дорученням Міністерства інфраструктури України Держфлотінспекцією України і капітанами портів з урахуванням вимог цього Положення.

У районах, де лоцманське проведення є необов'язковим, капітан морського порту або Держфлотінспекція України за дорученням Міністерства інфраструктури України може встановлювати обов'язкове лоцманське проведення для суден у випадках:

а) якщо судна або їх вантаж можуть становити загрозу заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу. Категорії таких су-

ден доводяться до загального відома в обов'язковій постанові у морських портах, лоціях і повідомленнях мореплавцям;

б) якщо судна мають серйозні пошкодження корпусу, механізмів або обладнання, що може істотно впливати на безпеку мореплавства в районі. У цьому випадку капітану судна вручається нотис про те, що його судно має прямувати під лоцманським проведенням.

У районах обов'язкового лоцманського проведення час проведення судна (цілодобово, у світлий час доби, із повною водою і т.п.) визначається за дорученням Міністерства інфраструктури України Держфлотінспекцією України, а на акваторіях портів і рейдах портів – капітанами цих портів.

Держфлотінспекція України, капітан морського порту має право заборонити проведення суден, коли його безпечному здійсненню перешкоджають гідрометеорологічні умови (погана видимість, шторм, льодові умови і т.д.), а також при наявності інших особливих обставин.

Вказівки з питань безпеки мореплавства, Держфлотінспекції України чи капітана морського порту в межах їх компетенції є обов'язковими для лоцмана.

У районах північно-західної частини Чорного моря, Бузько-Дніпровсько-лиманському та Херсонському морському каналах, Азовському морі, Керч-Єнікальському каналі та дельті річки Дунаю лінійне лоцманське проведення встановлюється у правилах плавання, що затверджуються Міністерством інфраструктури України.

Правила плавання і лоцманського проведення суден у північно-західній частині Чорного моря, Бузько-Дніпровсько-лиманському та Херсонському морському каналах затверджені наказом Міністерства транспорту та зв'язку України 01.08.2007 р. № 655.

Правила плавання та лоцманського проведення суден у Феодосійській затоці, на рейдах Феодосійського морського торговельного порту та на підходах до нього затверджені наказом Міністерства транспорту та зв'язку України 03.02.2009 р. № 115.

Правила плавання суден Керч-Єнікальським каналом і підхідними каналами до нього затверджені наказом Міністерства транспорту України 09.10.2002 р. № 721.

Інформація про райони обов'язкового і необов'язкового лоцманського проведення, режим плавання і порядок надання лоцманських послуг у них доводиться до відома мореплавців шляхом публікації в

обов'язкових постановах начальників морських портів, правилах плавання, лоціях, повідомленнях мореплавцям.

Державний морський лоцман направляється на судно лоцманською організацією на підставі заявки капітана судна і/або морського агента, уповноваженого судновласником. Разом з лоцманом на судно може бути направлений лоцманський стажист.

На судні, що прибуло до місця приймання лоцмана, повинен бути піднятий прапорний сигнал Міжнародного зводу сигналів «Мені потрібний лоцман», а з моменту прибуття лоцмана і до його зняття із судна – «У мене на борту лоцман».

Капітан судна зобов'язаний забезпечити швидку і безпечну посадку/висадку лоцмана і лоцманського стажиста, не допускаючи при цьому пошкодження лоцманського судна. Під час приймання й висадки лоцмана і лоцманського стажиста капітан судна зобов'язаний підтримувати зв'язок із лоцманським судном і погоджувати з ним свої дії.

Засоби доступу лоцмана на судно (лоцманський штормтрап, механічний підйомник) повинні відповідати вимогам безпеки, встановленим у Конвенції про охорону людського життя на морі та відповідних резолюціях Міжнародної морської організації (ІМО): А.426{1Х} «Пристрій для висадки і посадки лоцманів на великовантажні судна» від 15.11.79 і А.667 {16} «Пристрої для передачі лоцмана» від 19.10.89.

Лоцман має право відмовитися від висадки на судно у випадку, коли засоби доступу на судно (лоцманський штормтрап, механічний підйомник) не відповідають вимогам безпеки, встановленим цими резолюціями ІМО.

У випадку непогоди, коли неможливо висадити лоцмана з лоцманського судна на судно, що йде з моря, за узгодженням із капітаном останнього, лоцман може здійснити проведення способом лідирування до місця, де можна буде безпечно прийняти лоцмана на борт судна.

Спосіб лідирування, за узгодженням із капітаном судна, може бути застосований і при виході судна з порту.

За наявності в районі лоцманського проведення служби регулювання руху суден проведення судна способом лідирування повинно бути також погоджено з цією службою.

При проведенні судна способом лідирування між судном, яке проводиться, і лоцманським судном повинен бути забезпечений надійний зв'язок.

У період перебування лоцмана і лоцманського стажиста на судні капітан судна зобов'язаний безоплатно надавати їм окреме приміщення і харчування нарівні з особами командного складу.

Якщо капітаном судна заявка на лоцмана подана в термін, зазначений в обов'язковій постанові, лоцції або правилах плавання, і судно прибуло до місця приймання лоцмана (готове до виходу в море) в зазначений в заявці час, лоцман повинен прибути на судно в цей час.

У разі неможливості прибуття лоцмана в зазначений час, лоцманська організація повідомляє капітана судна про інший час і місце прибуття лоцмана.

Якщо судно не прибуло до місця приймання лоцмана в зазначений в заявці капітаном та/або морським агентом час, лоцман, направлений на це судно, може бути направлений на інше судно. Судну, що запізнилось, лоцман надається в порядку черговості.

У зв'язку з надзвичайними обставинами, що загрожують життю і здоров'ю екіпажу та/або пасажирів судна, безпеці судна, береговим спорудам, та/або при виникненні небезпеки для навколишнього природного середовища, заявка на лоцманське проведення приймається негайно і лоцман направляється на судно з першою нагодою.

Із суден, що користуються послугами лоцманів, стягується лоцманський збір, порядок стягнення і розмір якого встановлюється Міністерством інфраструктури України за погодженням з Міністерством економіки України.

Це стосується й лоцманського проведення, що здійснюється способом лідування, а також випадків, коли один лоцман здійснює проведення декількох суден, що прямують одне за одним.

Лоцманські послуги надаються на підставі двостороннього договору між капітаном судна або морським агентом, що виступають від імені судовласника, з однієї сторони, і лоцманської організації, що надає ці послуги, з іншої сторони.

Лоцманська квитанція, яка заповнена і підписана капітаном судна, є документом, що підтверджує факт надання лоцманських послуг.

У квитанцію капітан судна вносить такі відомості: найменування судна, прапор держави, під яким плаває судно, осадка, довжина, ширина, чиста місткість, а також місце й час приймання лоцмана та інші.

Капітан судна відмічає у квитанції час і місце закінчення лоцманського проведення, а в разі потреби вносить зауваження щодо проведення судна лоцманом. Унесенні у квитанцію відомості та зауваження капітан судна засвідчує своїм підписом.

Зобов'язання судновласника щодо сплати лоцманського збору та окремої винагороди за надання лоцманських послуг можуть здійснюватись морським агентом. Останній повинен мати відповідні на те повноваження судновласника (фрахтувальника або оператора) і перебувати в договірних відносинах з лоцманською організацією, яка надала ці послуги.

Капітан судна, який викликав державного морського лоцмана і після його прибуття відмовився від лоцманських послуг, – зобов'язаний сплатити збір за проведення судна, для якого був викликаний лоцман.

Якщо лоцман затримується на судні більше двох годин через потребу довантаження чи розвантаження судна, несправність судових механізмів, перебування судна в карантині, або більше однієї години через неточну інформацію у заявці чи повторне і подальше перенесення заявки, а також інші обставини, якщо вони не викликані діями непереборної сили, капітан судна зобов'язаний сплатити організації, де працює лоцман, окрему винагороду в розмірі, встановленому Міністерством транспорту та зв'язку України.

Після закінчення 6 годин затримки лоцмана на лоцманській станції або на борту судна, лоцманська організація може відкликати лоцмана з лоцманської станції або з борта судна (якщо умови стоянки судна дозволяють це зробити). Заявка скасовується і повинна бути подана знову відповідно до порядку подання заявки на лоцманські послуги, за винятком, якщо такі дії викликані внаслідок стихійного лиха або непереборної сили.

Капітан судна може виплатити лоцманській організації додаткову винагороду (бонус) у розмірі, встановленому Міністерством інфраструктури України.

Якщо лоцман і лоцманський стажист вивезені судном, яке вони проводили, за межі обслуговуваного ними району, капітан зобов'язаний відшкодувати лоцману і стажисту витрати на повернення до місця служби (проїзд, добові, проживання в готелі) і, крім того,

виплатити винагороду, передбачену статтею 107 Кодексу торговельного мореплавства України.

Лоцманська організація має право не надавати лоцманські послуги судну, що не оплатило лоцманський збір за попереднє лоцманське проведення.

Лоцман, який прибув на судно, зобов'язаний пред'явити капітану судна посвідчення державного морського лоцмана України і вручити лоцманську квитанцію. Капітан судна не має права брати на судно як лоцмана особу, що не має посвідчення державного морського лоцмана України.

Після прибуття лоцмана на борт капітан судна повинен пред'явити лоцману стандартну лоцманську картку з даними про судно і його маневрові характеристики і заповнити лоцманську квитанцію. Капітан судна підтверджує своїм підписом внесені в лоцманську квитанцію відомості і, при потребі, вносить зауваження щодо проведення судна лоцманом.

Капітан судна повинен повідомити лоцмана про особливості в управлінні свого судна, будь-які відомі йому обмеження і/або несправності навігаційного устаткування, двигунів, судових пристроїв, обмеження судового персоналу, що можуть впливати на безпеку плавання, маневрування, швартовних операцій.

Лоцман повинен інформувати капітана судна про маршрут переходу, особливі умови плавання, такі як (але не тільки): стан погоди; глибини; наявність течій; очікуваний рух інших суден; порядок взаємодії з постами регулювання руху суден і з адміністрацією порту; місця, де можливо безпечно стати на якір; відомості про причал, до якого прямує судно; схему швартування; характеристику, число й порядок використання буксирів, що залучені для забезпечення переходу і/або швартування.

Для обміну інформацією з капітаном, лоцман може використовувати інформаційну картку (форму), розроблену з урахуванням місцевих умов лоцманською організацією, що здійснює лоцманське обслуговування в конкретному порту і/або районі.

Надання інформації у цій інформаційній картці (формі) повинно бути простим для розуміння.

Використання інформаційної картки (форми) не повинно замінювати усного обміну інформацією між лоцманом і капітаном.

У процесі лоцманського проведення капітан і лоцман повинні постійно обмінюватися інформацією про умови плавання, місцеві умови, особливості судна, будь-які інші умови, що можуть вплинути на виконання лоцманського проведення судна.

Присутність лоцмана на судні й виконання ним своїх обов'язків не знімає з капітана відповідальності за управління судном.

Капітан використовує практичні знання лоцмана і його досвід плавання в даному районі. Усі накази кермовому і в машинне відділення капітан віддає особисто. Якщо для прискорення маневру капітан дозволяє лоцману віддавати накази безпосередньо кермовому, то і в цьому разі вони вважаються виконаними за наказом капітана. Якщо під час лоцманського проведення капітан судна змушений тимчасово залишити місток, то він повинен повідомити про це лоцмана і вказати йому особу, відповідальну за управління судном у відсутність капітана судна.

У випадку, коли це необхідно для безпеки плавання судна, лоцман має право призупинити лоцманське проведення судна до виникнення умов, що дозволяють здійснити його безпечне плавання.

Лоцман не має права без згоди капітана залишити судно раніше ніж поставить його на якір у безпечному місці, пришвартує, виведе в море або буде змінений іншим лоцманом.

Місце приймання і залишення судна лоцманом у морі може бути змінене через погодні умови або з інших причин, про що капітан судна повинен бути повідомлений завчасно.

При виникненні обставин, які впливають на безпеку лоцманського проведення (погіршення видимості, туман, зменшення глибин на фарватері і т.п.), капітан судна зобов'язаний на вимогу лоцмана надати в його розпорядження і використовувати в межах, зазначених лоцманом, засоби суднового електрорадіонавігаційного устаткування (ехолот, радіолокатор, радіопеленгатор та ін.).

Капітан судна зобов'язаний на вимогу лоцмана надавати йому в безкоштовне користування суднову радіостанцію для зв'язку з питань його службової діяльності.

При наявності достатніх підстав для сумнівів щодо правильності рекомендацій лоцмана капітан має право відмовитися від його послуг. При цьому в районі необов'язкового лоцманського проведення він може, а в районі обов'язкового проведення – зобов'язаний викликати

іншого лоцмана. В останньому разі, якщо це можливо, капітан повинен зупинити рух свого судна.

Якщо капітан, прийнявши на судно лоцмана, не буде дотримуватись його рекомендацій, останній має право в присутності третьої особи відмовитися від продовження проведення судна.

Лоцман має право вимагати, щоб про це було зроблено запис у судновому журналі і в лоцманській квитанції. Крім того, лоцман повинен, по можливості негайно, повідомити про це всіма доступними засобами капітана порту і/або Держфлотінспекцію України.

Однак і після відмови від проведення лоцман зобов'язаний залишатися на містку і, якщо капітану будуть потрібні відомості, необхідні для безпечного плавання, лоцман зобов'язаний повідомляти їх. Якщо ж капітан зажадає, щоб лоцман відновив проведення, то останній не має права відмовитися і зобов'язаний продовжити лоцманське проведення.

Якщо лоцман, який прибув на судно, вважає, що це судно становить загрозу для безпеки мореплавства і/або навколишнього природного середовища, він зобов'язаний негайно повідомити про це капітана порту і/або в Держфлотінспекцію України для вжиття ними необхідних заходів і не починати проведення судна до прийняття рішення цими органами.

Лоцмани покликані забезпечувати безаварійне проведення суден на судноплавних шляхах, фарватерах і каналах, на підхідних каналах до портів, швартування, відшвартування і перешвартування суден, поставлення суден на якір або бочку і знімання з них.

Під час проведення суден лоцман зобов'язаний:

- спостерігати за правильністю розташування і станом засобів берегового і плавучого навігаційного обладнання, негайно повідомляти капітана порту і/або Держфлотінспекцію України про всі помічені несправності й недоліки.

- повідомляти про всі аварійні події із суднами, що проводяться, або з іншими суднами.

- спостерігати, щоб судна, що проводяться, дотримувалися санітарних правил, правил з попередження забруднення.

- надавати вказівки капітанам суден на всі помічені порушення правил плавання, обов'язкових постанов і інших чинних правил, вимагати їх усунення, а в разі невиконання капітаном цих або інших за-

конних вимог лоцмана – негайно повідомляти про це капітану порту і/або Держфлотінспекцію України.

– вживати всіх можливих заходів для надання допомоги у випадку аварії із судном або нещасному випадку із людьми в районі лоцманського проведення.

– виконувати всі вимоги законодавства про охорону державного кордону в частині, що його стосується.

Лоцман повинен повідомити капітана порту і/або в Держфлотінспекцію України про будь-який помічений ним недолік як стосовно судна, що проводиться, так і його команди. Процедури повідомлень лоцманів повинні бути встановлені кожною лоцманською організацією й погоджені з Держфлотінспекцією України.

При перебуванні на лоцманській вахті лоцману забороняється вживати спиртні напої та/або будь-які наркотичні засоби.

Лоцман, який відчуває фізичне нездужання внаслідок нездоров'я і/або втоми, що може перешкоджати належному виконанню ним своїх обов'язків, не повинен приступати до проведення судна і зобов'язаний повідомити про це керівництво лоцманської організації.

Лоцмани під час виконання службових обов'язків повинні бути одягнені у встановлену для них форму одягу.

Організація, працівником якої є лоцман, що здійснював лоцманське проведення судна, несе матеріальну відповідальність перед судовласником за збитки, завдані судну аварією, які виникли в результаті доведеної вини лоцмана.

Ця відповідальність обмежується розмірами аварійного лоцманського фонду, що створюється з 10 відсотків відрахувань від сум лоцманського збору, які надійшли в календарному році, що передувє аварії.

Якщо вину судовласника буде доведено, то незалежно від інших видів відповідальності, встановлених законодавством України, судовласник несе матеріальну відповідальність за завдані збитки перед організацією, що забезпечує лоцманське обслуговування, і її працівниками, що безпосередньо здійснювали лоцманські послуги, а саме:

– за пошкодження або загибель лоцманського судна, які трапилися внаслідок неправильного або необережного маневрування при прийманні/висадженні лоцмана й лоцманського стажиста;

– у разі нещасного випадку або загибелі лоцмана, стажиста, членів екіпажу лоцманського судна під час приймання/висадки чи перебування на борту судна в період лоцманського проведення.

Суми збитків і компенсацій визначаються відповідно до законодавства України.

За неправильне повідомлення осадки, довжини й ширини судна або його місткості, а також за прохід без дозволу служби регулювання руху суден або без лоцмана в районі обов'язкового лоцманського проведення капітан судна зобов'язаний сплатити штраф у розмірі двократної ставки належного лоцманського збору, незалежно від установленної законодавством України відповідальності за наслідки, що можуть виникнути через ці дії.

Штрафи, передбачені цим пунктом, стягуються лоцманськими організаціями в порядку, передбаченому законодавством України, і включаються в їх дохід.

Кандидатами на посаду державного морського лоцмана можуть бути тільки громадяни України, які мають вищу або середню судноводійну освіту, робочий диплом не нижче капітана малого плавання і стаж роботи на посаді капітана судна не менше 12 місяців або на посаді старшого вахтового помічника капітана судна не менше 24 місяців, придатні за станом здоров'я для роботи лоцманом, а також володіють англійською мовою в обсязі, необхідному для виконання своїх службових обов'язків.

Оцінку кваліфікації і підготовки лоцманів, присвоєння кваліфікаційних категорій, контроль за підтримкою кваліфікації і підготовки лоцманів здійснюють державні кваліфікаційні комісії (далі – кваліфікаційні комісії), що створюються Міністерством інфраструктури України за поданням Держфлотінспекції України.

Головою кваліфікаційної комісії є начальник Держфлотінспекції України.

До складу кваліфікаційних комісій на місцях повинні включатися капітани державних морських портів, найбільш досвідчені лоцмани лоцманських організацій, що здійснюють обслуговування в даному районі лоцманського проведення.

Кандидат на посаду державного морського лоцмана повинен пройти співбесіду у кваліфікаційній комісії за участю представників лоцманської організації, що здійснює лоцманське обслуговування в

даному районі і/або порту, та представити документи, що підтверджують його відповідність вимогам, передбаченим підпунктом 8.1 цього Положення.

За результатами співбесіди кандидат на посаду лоцмана зараховується до лоцманської організації як стажист.

Перебування стажистом допускається не більш одного року.

Лоцманський стажист повинен пройти теоретичне навчання, тренажерну підготовку й практичне стажування під керівництвом лоцманів-інструкторів у визначеній Міністерством інфраструктури України лоцманській організації.

Державним морським лоцманам України присвоюються такі кваліфікаційні категорії:

- державний морський лоцман 2-го класу;
- державний морський лоцман 1-го класу.

Присвоєння кваліфікаційної категорії державного морського лоцмана 2-го класу лоцманському стажисту проводиться (після проходження ним навчання, тренажерної підготовки і стажування під керівництвом лоцманів-інструкторів у визначеній Міністерством інфраструктури України лоцманській організації) кваліфікаційною комісією на підставі перевірки знань і подання лоцманської організації.

Державному морському лоцману 2-го класу присвоєння кваліфікаційної категорії державного морського лоцмана 1-го класу проводиться (після проходження ним навчання, тренажерної підготовки і стажування під керівництвом лоцманів-інструкторів у визначеній Міністерством інфраструктури України лоцманській організації) кваліфікаційною комісією за поданням лоцманської організації, на підставі результатів перевірки знань, а також за умови бездоганної, безаварійної роботи на посаді державного морського лоцмана 2-го класу терміном не менше трьох років.

Для державних морських лоцманів 1-го і 2-го класу встановлюються обмеження за типами, тоннажем і розмірами суден, для обслуговування яких вони можуть бути допущені.

Такі обмеження встановлюються за рішенням кваліфікаційної комісії, з урахуванням навігаційних умов районів, типів і розмірів суден.

Усі лоцмани, що здійснюють проведення суден у районах дії служби регулювання руху суден (СРПС), повинні пройти стажування дублерами оператора СРПС протягом не менше семи днів.

Державні морські лоцмани 2-го і 1-го класів можуть займати посади лоцмана або старшого лоцмана відповідно. Розмежування функціональних обов'язків між лоцманами здійснює керівник лоцманської організації залежно від ступеня підготовки лоцманів, типу і розмірів суден, що відвідують район лоцманського проведення, та інших факторів.

Присвоєння кваліфікаційних категорій засвідчується видачею кваліфікаційними комісіями посвідчення державного морського лоцмана України синього кольору із зображенням Державного герба України.

У посвідченні державного морського лоцмана України повинні бути зазначені: реєстраційний номер, прізвище, ім'я та по батькові лоцмана, клас, який йому присвоєно, район (райони) лоцманського проведення, у якому (яких) лоцман може надавати послуги, а також будь-які обмеження щодо типів і розмірів суден, для проведення яких він допущений, підпис голови державної кваліфікаційної комісії, що засвідчується печаткою Держфлотінспекції України, та дата видачі. Посвідчення заповнюється українською та англійською мовами.

Не менше одного разу на три роки державний морський лоцман повинен підтвердити відповідність до вимог присвоєної йому кваліфікації.

Підтвердження кваліфікації здійснюється шляхом проходження тренажерної підготовки у визначеній Міністерством інфраструктури України лоцманській організації та здачі іспитів у кваліфікаційній комісії, що видала посвідчення державного морського лоцмана.

Особи, що не мають відповідного посвідчення державного морського лоцмана, не можуть виконувати функції державного морського лоцмана України.

За поданням керівництва лоцманської організації дію посвідчення державного морського лоцмана України може бути призупинено, а його власник відсторонений від виконання обов'язків на термін не більш одного року у випадку:

- порушення лоцманом вимог цього Положення;
- неналежного виконання лоцманом лоцманських обов'язків;
- невідповідності лоцмана кваліфікаційним вимогам.

Дія посвідчення державного морського лоцмана України може бути відновлена, або може бути видано нове посвідчення, у порядку, передбаченому цим Положенням.

У випадку звільнення лоцмана з підстав та в порядку, передбачених КЗпП України, посвідчення державного морського лоцмана України скасовується і вилучається органом, що його видав.

Дія посвідчення державного морського лоцмана України повинна бути призупинена, якщо лоцман не працював у районі лоцманського проведення протягом 3 місяців (у тому числі через хворобу). Для поновлення дії посвідчення він повинен підтвердити свої знання району лоцманського проведення в кваліфікаційній комісії і одержати позитивний висновок за результатами контрольних проведення, виконаних ним під контролем досвідчених лоцманів, а в разі хвороби – підтвердити свою придатність до роботи за станом здоров'я.

Режим робочого часу лоцманів устанавлюється керівництвом лоцманської організації відповідно до чинного законодавства і з урахуванням особливостей роботи в конкретному районі лоцманського проведення.

Потрібне число лоцманів і лоцманських стажистів у районі лоцманського проведення визначається керівництвом лоцманської організації, виходячи з установленого режиму роботи лоцманів, кількості суднозаходів, витрат робочого часу на перепідготовку, стажування й навчання лоцманів.

Лоцманські організації здійснюють страхування лоцманів і екіпажів лоцманських суден від нещасних випадків при виконанні ними своїх службових обов'язків, у порядку, встановленому чинним законодавством.

Контрольні питання

1. Дослідіть історію становлення лоцманського проведення.
2. Якими міжнародно-правовими актами врегульований правовий статус лоцмана?
3. Якими є основні Положення про державну морську лоцманську службу, затверджене наказом Міністерства транспорту України від 11.09.2000 р. № 498?
4. Яким є порядок присвоєння звання державного морського лоцмана України?
5. Чи може лоцман бути приватним підприємцем?

4.8. СИСТЕМА РЕГУЛЮВАННЯ РУХУ СУДЕН

Типове положення про службу регулювання руху суден затверджене наказом Міністерства транспорту України 28.05.2001 р. № 340. Відповідно до цього положення Служба регулювання руху суден створюється Міністерством інфраструктури України відповідно до Кодексу торговельного мореплавства України

Регіональні служби регулювання руху суден можуть створюватись як державні підприємства, що здійснюють функції регулювання руху суден і лоцманського обслуговування.

Доцільність створення або удосконалення існуючої служби регулювання руху суден обґрунтовується техніко-економічними дослідженнями. Зона дії служби регулювання руху суден і порядок руху суден у ній встановлюється правилами плавання у цій зоні.

Залежно від зони дії служби регулювання руху суден поділяються на:

- портові служби регулювання руху суден, що обслуговують судна на акваторії порту та на підходах до нього;
- регіональні (прибережні) служби регулювання руху суден, що обслуговують судна в прибережних водах та вузькостях чи у суміжних акваторіях декількох морських або морських та річкових портів.

Зона дії служби регулювання руху суден при необхідності поділяється на сектори, кількість яких повинна бути мінімальною. Межі зон та секторів не повинні проходити через місця, де судна звично змінюють курс чи маневрують, або де вони наближаються до районів сходження, точок з'єднання шляхів або перехрещення руху суден. Спільні ділянки для двох суміжних зон чи секторів повинні складати не менш ніж одну милю.

У залежності від протяжності зони дії, навігаційних та гідрометорологічних умов, кількості портів, що обслуговуються, інтенсивності руху суден, кількості постів регулювання руху суден (підцентрів), автоматичних радіолокаційних постів, що входять до складу служби регулювання руху суден, оснащеності технічними засобами, а також функцій, що виконуються, службі регулювання руху суден надається відповідна класифікаційна категорія. Порядок проведення огляду та надання службі регулювання руху суден класифікаційної категорії затверджуються Мінінфраструктури України.

Роботою служби регулювання руху суден керує начальник, який призначається на посаду відповідно до чинного законодавства. Штатний розпис і чисельність служби регулювання руху суден встановлюються відповідно до чинного законодавства України.

Служби регулювання руху суден створюються для надання послуг з регулювання руху суден, які перебувають у зоні дії служби регулювання руху суден, з метою забезпечення безпеки мореплавства, ефективності судноплавства, охорони людського життя на морі, запобігання забрудненню довкілля з суден.

В залежності від установленої зони дії, навігаційних та гідрометеорологічних умов, інтенсивності руху суден та оснащеності технічними засобами служби регулювання руху суден здійснюють такі функції:

Виявлення суден на підходах до зони дії служби регулювання руху суден, установлення зв'язку з ними, отримання та реєстрація необхідних даних про кожне судно.

Інформаційне забезпечення мореплавства шляхом передачі на судна гідрометеорологічної інформації, відомостей про зміни у роботі засобів навігаційного оснащення (далі – ЗНО), про зміщення плавучих ЗНО із штатних місць та іншої навігаційно-гідрографічної і гідрологічної інформації в зоні дії служби регулювання руху суден, інформації про стан руху в зоні дії служби регулювання руху суден та фактори, що ускладнюють плавання. Інформація передається на судна за оголошеним розкладом, на запит судна або за ініціативою служби регулювання руху суден.

Організація і контроль за рухом суден шляхом установлення режиму руху суден, надання суднам рекомендацій, що стосуються черговості руху, часу початку руху, маршруту, швидкості та інтервалів руху, місця якірної стоянки, а також попередження щодо порушення суднами правил плавання у цій зоні, попередження суден у разі розвитку ситуації небезпечного зближення з іншими суднами та надання рекомендацій щодо уникнення небезпеки зіткнення, попередження судна у разі відхилення його від безпечного маршруту плавання та повернення до зазначеного маршруту.

Надання навігаційної допомоги (радіолокаційне проведення) шляхом:

– передачі інформації про положення судна відносно навігаційного орієнтира, фарватеру, проміжних пунктів маршруту; про курс та швидкість судна відносно ґрунту;

– надання рекомендацій судну щодо зміни курсу або швидкості;

– передачі інформації про ідентифікаційні дані, позиції та наміри інших суден, а також попередження цих суден.

Навігаційна допомога надається на запит капітана судна або самотійно службою регулювання руху суден відповідно до правил плавання у цій зоні.

Сприяння аварійно-рятувальним, буксирним, днопоглиблювальним та іншим спеціальним роботам, що проводяться в зоні дії служби регулювання руху суден.

Установлення зв'язку між суднами, береговими організаціями та службами з питань, що пов'язані із забезпеченням безпеки руху суден.

Збір, обробка, реєстрація та зберігання інформації про судна.

Взаємодія із суміжними системами регулювання руху суден, лоцманськими, буксирними, аварійно-рятувальними та іншими службами, що сприяють мореплавству в зоні дії служби регулювання руху суден.

Система регулювання руху суден обслуговує судна у такій послідовності:

– аварійні судна і судна, що прямують для надання допомоги;

– пороми й пасажирські судна, що прямують за розкладом;

– судна зі швидкопсувним вантажем;

– судна з небезпечним вантажем;

– лінійні судна;

– інші судна – згідно з надходженням заявок та відповідно до встановленого графіка руху.

Зв'язок між системою регулювання руху суден та суднами здійснюється відповідно до Регламенту радіозв'язку. Усі судна в зоні дії служби регулювання руху суден повинні нести постійну радіовахту на робочих каналах служби регулювання руху суден, що встановлені правилами плавання в цій зоні.

Обмін інформацією між служби регулювання руху суден та суднами, а також записи, що стосуються взаємодії служби регулювання руху суден із суднами, безпеки мореплавства та охорони довкілля здійснюються українською, російською чи англійською мовами.

У всіх випадках робоча мова, що використовується під час надання послуг, повинна забезпечувати чітке взаєморозуміння між служби регулювання руху суден і суднами.

Для уніфікації радіопереговорів повинен використовуватися стандартний морський навігаційний словник-розмовник ІМО і, у разі необхідності, – міжнародне зведення сигналів.

У разі відсутності радіозв'язку між судном та служби регулювання руху суден передача повідомлень на судно здійснюється за допомогою інших засобів зв'язку або через судна-посередники.

Під час заходу судна в зону дії служби регулювання руху суден капітан цього судна повинен надати системі регулювання руху суден відомості про судно.

Судно повинно підтвердити через засоби зв'язку те, що воно одержало рекомендації і вказівки служби регулювання руху суден і буде дотримуватись їх. Якщо капітан судна вважає неможливим дотримуватись рекомендацій і вказівок служби регулювання руху суден, то він повинен негайно сповістити про це служби регулювання руху суден, а також про свої подальші дії.

Надання послуг судну служби регулювання руху суден не знімає з капітана судна відповідальності за безпеку плавання судна і захист довкілля та не звільняє його скористатися послугами державного морського лоцмана в районі обов'язкового лоцманського проведення.

У разі виконання дій на підставі рекомендацій та вказівок, що отримані від служби регулювання руху суден, рішення щодо безпосереднього керування судном та забезпечення безпеки його плавання залишаються за капітаном судна.

Порядок надання навігаційної допомоги погоджується системою регулювання руху суден із судном. Час початку і закінчення навігаційної допомоги повинен бути підтверджений обома сторонами і зареєстрований у журналі реєстрації відомостей про судно. При наданні навігаційної допомоги судно підтверджує одержання від служби регулювання руху суден інформації і рекомендацій і повідомляє її про дії через засоби зв'язку, які воно розпочинає. Порядок надання системою регулювання руху суден навігаційної допомоги суднам координується з лоцманською службою, що здійснює лоцманське проведення суден у зоні дії служби регулювання руху суден.

Межі зони дії служби регулювання руху суден, шляхи та порядок руху суден у цій зоні і їх взаємодії з системою регулювання руху суден, послуги служби регулювання руху суден та ступінь їх обов'язковості, перелік робочих каналів радіозв'язку, відомості, що передають судна до служби регулювання руху суден, передбачаються правилами плавання в цій зоні.

Інформація про введення в дію служби регулювання руху суден та правила плавання в зоні її дії доводяться до загального відома в обов'язкових постановках начальників морських портів, лоціях та повідомленнях мореплавцям.

Шляхи руху суден, режимні райони, місця розташування підрозділів служби регулювання руху суден, вузли зв'язку та канали зв'язку з служби регулювання руху суден повинні бути нанесені на національних навігаційних картах.

Зміни відомостей про службу регулювання руху суден повинні бути своєчасно доведені до мореплавців керівником служби регулювання руху суден шляхом передачі навігаційних попереджень по радіо та в повідомленнях мореплавцям.

Служба регулювання руху суден у своїй зоні дії має право:

- видавати обов'язкові до виконання суднами вказівки щодо черговості руху; часу початку руху; маршруту, швидкості та інтервалів руху; місця якірної стоянки;

- вимагати усунення суднами порушень правил плавання та обов'язкових постановок начальників морських портів; повідомляти капітана порту, Адміністрацію морського та річкового транспорту України, судновласника про порушення суднами правил плавання;

- вимагати від суден підтвердження отримання вказівок та інформації, а також відомостей про наміри та маневри, що виконуються;

Відповідальність за аварії, що сталися з вини лоцмана-оператора служби регулювання руху суден, несе підприємство, якому підпорядкована служба регулювання руху суден.

Ця відповідальність обмежується розміром аварійного фонду служби регулювання руху суден, що утворюється з 10 відсотків відрахувань від сум зборів, що надійшли в календарному році, який передував аварії.

До складу служби регулювання руху суден входять центр служби регулювання руху суден та, у разі необхідності, пости регулювання

руху суден з вахтовим персоналом або автоматичні радіолокаційні пости, що керуються автоматично з центру.

Радіозв'язок служби регулювання руху суден з суднами в зоні її дії повинен здійснюватися у діапазоні морської рухомої служби зв'язку. Служба регулювання руху суден повинна забезпечувати надійний зв'язок із суднами, що знаходяться в зоні її дії і на підходах до неї, та мати необхідну кількість каналів зв'язку, що забезпечує виконання функцій служби регулювання руху суден. Кількість закріплених за службою регулювання руху суден радіоканалів визначається згідно з об'ємом інформації, що передається, та інтенсивністю судноплавства в цій зоні.

Радіообмін служби регулювання руху суден із суднами, а також поточна судноплавна обстановка в зоні її дії повинні реєструватися службою регулювання руху суден для їх подальшого зберігання.

У залежності від конкретних умов діяльності служби регулювання руху суден може використовувати засоби дублювання та доповнення до засобів радіозв'язку (сигнали регулювання руху, світлову і звукову сигналізацію та інше).

Техніко-експлуатаційні параметри берегових радіолокаційних станцій (максимальна та мінімальна дальність дії, розпізнавальна спроможність, кількість об'єктів, що одночасно спостерігаються, межі робочих зон та інше) повинні відповідати функціям, розміру зони дії служби регулювання руху суден та навігаційним умовам у цій зоні.

У службі регулювання руху суден можуть використовуватися додаткові засоби: лазерні створи, радіолокаційні відповідачі, локальні навігаційні системи, супутникові навігаційні системи в місцевому диференціальному режимі, радіопеленгатори, автоматизовані інформаційні системи та інші.

Положення про лоцмана-оператора служби регулювання руху суден затверджене наказом Міністерства транспорту України 28.05.2001 р. № 341. Відповідно до цього положення, на лоцмана-оператора покладаються такі обов'язки:

- збір, реєстрація, обробка, узагальнення інформації про гідрометеорологічні умови; про стан судноплавних шляхів, уключаючи гідрологічну, гідрографічну інформації, а також інформацію про стан роботи ЗНО, знаходження плавучих ЗНО на штатних місцях, стан руху

суден у зоні дії служби регулювання руху суден, наявність транспортних суден та операцій, що можуть перешкоджати нормальному руху інших суден, включаючи судна, що не додержуються правил плавання в зоні дії служби регулювання руху суден;

- збір інших видів інформації, що може впливати на рух суден у зоні дії служби регулювання руху суден;

- організація руху суден;

- виявлення суден на підходах до зони дії служби регулювання руху суден, установлення зв'язку з ними, їх ідентифікація та отримання необхідних даних про кожне судно;

- передача навігаційних попереджень;

- забезпечення дотримання суднами правил плавання у зоні дії служби регулювання руху суден, передача суднам повідомлень про порушення ними правил плавання і вказівок щодо усунення порушень;

- передача суднам рекомендацій щодо уникнення небезпечних ситуацій, а також указівок щодо порядку руху, швидкості, маршруту плавання та місця поставлення на якір та контроль за їх виконанням;

- надання суднам навігаційної допомоги;

- взаємодія із суміжними службами регулювання руху суден, лоцманськими, буксирними, аварійно-рятувальними та іншими службами, що сприяють судноплавству в зоні дії служби регулювання руху суден;

- сприяння аварійно-рятувальним, буксирним, днопоглиблювальним та іншим спеціальним роботам у зоні дії служби регулювання руху суден;

- сприяння встановленню зв'язку між суднами, береговими організаціями та службами з питань, що пов'язані з забезпеченням безпеки руху суден.

Лоцман-оператор має право:

- видавати обов'язкові до виконання суднами вказівки щодо черговості руху; часу початку руху; маршруту, швидкості та інтервалів руху; місця якірної стоянки;

- вимагати від суден підтвердження отриманих указівок та рекомендацій, а також відомостей про наміри та маневри, що виконуються ними;

- вимагати усунення суднами порушень правил плавання у зоні дії служби регулювання руху суден та обов'язкових постанов начальників морських портів;

– повідомляти капітана порту, Адміністрацію морського та річкового транспорту України, судновласника про порушення суднами правил плавання у зоні дії служби регулювання руху суден;

– одержувати від підприємств, установ, та організацій інформацію, що необхідна для виконання ним своїх обов'язків у зоні дії служби регулювання руху суден;

– відмовитись від продовження радіолокаційного проведення судна, що обов'язково фіксується за допомогою технічних засобів, якщо капітан судна, що проводиться за допомогою служби регулювання руху суден, не дотримується його рекомендацій. Проте і після відмови від радіолокаційного проведення судна лоцман-оператор служби регулювання руху суден зобов'язаний залишитися на зв'язку з судном і, якщо капітану будуть потрібні відомості, необхідні для безпечного плавання, то лоцман-оператор служби регулювання руху суден зобов'язаний подати їх. Якщо капітан зажадає, щоб лоцман-оператор служби регулювання руху суден поновив радіолокаційне проведення судна, то його вимога має задовольнитися.

Лоцман-оператор служби регулювання руху суден несе відповідальність у встановленому чинним законодавством порядку за:

– невиконання або неякісне виконання своїх службових обов'язків;

– відповідність прийнятих ним рішень вимогам законодавства з питань безпеки мореплавства;

– дотримання трудової дисципліни та інших норм трудового законодавства.

Кандидатами на посаду лоцмана-оператора служби регулювання руху суден можуть бути громадяни України, які мають середню або вищу судноводійну освіту, володіють англійською мовою в об'ємі, що необхідний для виконання ними своїх службових обов'язків, але не нижче ніж в об'ємі стандартного морського навігаційного словника – розмовника ІМО, придатні за станом здоров'я до роботи лоцмана-оператора та мають Обмежене свідоцтво оператора Глобальної морської системи зв'язку під час лиха та для забезпечення безпеки мореплавства.

Якщо служба регулювання руху суден здійснює функції щодо надання суднам навігаційної допомоги (радіолокаційне проведення), рекомендацій та вказівок для плавання і уникнення небезпечних си-

туацій, то кандидатами на посаду лоцмана-оператора цієї служби регулювання руху суден можуть бути особи, які відповідають вимогам, передбаченим пунктом цим положенням, та мають робочий диплом не нижче за капітана малого плавання і стаж роботи на посаді капітана судна не менше 12 місяців або на посаді старшого помічника капітана судна не менше 24 місяців, або відповідну кваліфікацію і попередній стаж роботи як державного морського лоцмана.

Лоцмани-оператори, які не мають попереднього досвіду роботи як капітан судна, старший помічник капітана або державний морський лоцман, можуть набувати більш високої кваліфікації шляхом перепідготовки, тренажерної підготовки у визначеній Міністерством транспорту та зв'язку України організації, підготовки на робочому місці для поширення переліку функцій, які вони можуть виконувати.

Кандидат на посаду лоцмана-оператора зараховується до служби регулювання руху суден як стажист і направляється для проходження основного курсу підготовки у визначеній Міністерством транспорту та зв'язку України організації.

Після проходження основного курсу підготовки кандидат на посаду лоцмана-оператора складає іспити в державній кваліфікаційній комісії, що створюється Міністерством транспорту та зв'язку України за поданням Адміністрації морського та річкового транспорту України.

Головою державної кваліфікаційної комісії є керівник Адміністрації морського та річкового транспорту України.

Кандидатам на посаду лоцмана-оператора, які успішно склали іспити в державній кваліфікаційній комісії, видається Посвідчення лоцмана-оператора СРРС, що дає їм право продовжити підготовку на робочому місці на підприємстві, яке направило їх для проходження основного курсу підготовки.

Після проходження підготовки на робочому місці на підприємстві кандидат на посаду лоцмана-оператора складає іспити в кваліфікаційній комісії, що призначається керівником підприємства, якому підпорядкована служба регулювання руху суден, за участю капітана порту або заступника капітана порту (згідно із зоною обслуговування служби регулювання руху суден) для присвоєння йому кваліфікаційної категорії. У роботі комісії бере участь капітан порту або заступник

капітана порту, акваторія якого розташована в зоні обслуговування служби регулювання руху суден.

Лоцманам-операторам присвоюються такі кваліфікаційні категорії:

- лоцман-оператор 2-го класу;
- лоцман-оператор 1-го класу.

Лоцману-оператору другого класу присвоєння кваліфікаційної категорії лоцмана-оператора першого класу проводиться кваліфікаційною комісією, що призначається керівником підприємства, якому підпорядкована служби регулювання руху суден, за участю капітана порту або заступника капітана порту (згідно із зоною обслуговування служби регулювання руху суден) після проходження ним перепідготовки, тренажерної підготовки у визначеній Міністерством транспорту та зв'язку України організації, а також відповідної підготовки на робочому місці.

Лоцмани-оператори повинні щорічно проходити стажування як морські лоцмани, що здійснюють проведення суден у зоні дії служби регулювання руху суден, а також підтверджувати свою відповідність присвоєній їм кваліфікації шляхом складання іспитів у кваліфікаційній комісії, що призначається керівником підприємства, якому підпорядкована служби регулювання руху суден, та підтверджувати свою придатність до роботи за станом здоров'я.

Не менше одного разу на три роки лоцман-оператор повинен підтвердити відповідність вимогам присвоєної йому кваліфікації шляхом проходження тренажерної перепідготовки у визначеній Міністерством транспорту та зв'язку України організації та шляхом складання відповідних іспитів державній кваліфікаційній комісії.

Контрольні питання

1. Якими є основні положення Типового положення про службу регулювання руху суден затверджене наказом Міністерства транспорту України 28.05.2001 р. № 340?
2. Якими є основні норми Положення про лоцмана-оператора служби регулювання руху суден затверджене наказом Міністерства транспорту України 28.05.2001 р. № 341?
3. Якими є основні права та обов'язки служби регулювання руху суден?

5. ПРАВОВА ОХОРОНА МОРСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА

5.1. ЗАГАЛЬНИЙ СТАН ПРОБЛЕМИ ЗАПОБІГАННЯ ЗАБРУДНЕННЯ МОРЯ З СУДЕН

Охорона навколишнього середовища, включаючи морське, набуває сьогодні особливого значення та є однією з найважливіших проблем глобального характеру, що постають перед людством. Наслідки науково-технічної революції, активна діяльність людини, забруднення навколишнього середовища разом з виснаженням природних ресурсів та інші фактори, на думку провідних екологів миру, через два – три покоління можуть в остаточному підсумку привести до загибелі цивілізації.

Більша частина поверхні Землі вкрита водами Світового океану, що являє собою цілісну систему, яка безпосередньо впливає на клімат планети, рослинний і тваринний мир, на процеси життєдіяльності людини. У свою чергу людина активним чином впливає на екологічний стан морського середовища. На жаль, науково-технічна революція привела до ряду несприятливих наслідків в екосистемі Світового океану. Інтенсифікація судноплавства, використання морів та океанів для захоронення промислових відходів та побічних продуктів інших видів життєдіяльності людини, мілітаризація та нуклеаризація Світового океану, забруднення морського середовища річковими стоками привели до появи гострих проблем, пов'язаних насамперед із забрудненням Світового океану. Причому ці проблеми мають яскраво виражений глобальний або регіональний характер. Тому ефективність заходів із захисту та збереження екосистеми морів та океанів може бути забезпечена тільки міжнародно-правовими засобами.

Підвищений інтерес міжнародного співтовариства та представників бізнесу до освоєння морських просторів, як потенційного джерела нафти та газу на довгі десятиліття вперед, змушує задуматися про перспективи охорони природного середовища під впливом таких видів діяльності як рибальство, розвідка, видобуток і перевезення вуглеводневої сировини, інтенсивне судноплавство. Морські узбережжя (материків та островів) є критичними ділянками біосфери, де відбувається стик морських, наземних та прісноводних екосистем. На цьому стику спостерігається високий рівень біологічного розмаїття та біопродуктивності. Однак, такі ділянки найбільш сильно піддані й впливу геодинамічних процесів, що робить їх надзвичайно вразливими для будь-яких форм антропогенного впливу. Ці якості прибережних морських районів обумовлюють необхідність встановлення особливого порядку господарської діяльності та засобів захисту та збереження морського середовища

До теперішнього часу склався і продовжує розвиватися комплексний міжнародно-правовий режим захисту та збереження морського середовища, що включає регулювання як по горизонталі (залежно від джерела забруднення), так й по вертикалі (універсальне та регіональне). Значний внесок у розвиток цього режиму внесла III Конференція ООН з морського права. Прийнята на цьому форумі Конвенція ООН з морського права 1982 р. розглядає питання екологічної безпеки в контексті глобального регулювання всіх видів діяльності держав з дослідження та використання Світового океану

Значну погрозу морському середовищу представляють аварії суден, особливо танкерів, завантажених нафтою. В 1967 р. відбулася одна з найбільших таких аварій, коли в результаті інциденту з танкером «Торрі Кеньон» до моря вилилося 100 тис. т нафти. У зв'язку з цим в Брюсселі в 1969 р. були прийняті Міжнародна конвенція щодо втручання у відкритому морі у випадках аварій, які призводять до забруднення нафтою та Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою. Ці конвенції поклали початок міжнародно-правового регулювання збереження та охорони морського середовища.

Важливе місце в справі захисту та збереження морського середовища належить регіональним угодам, які дозволяють більш послі-

довно погоджувати природоохоронні заходи зі специфічними особливостями того або іншого регіону.

Контрольні питання

1. Охарактеризуйте сучасний загальний стан проблеми запобігання забруднення моря.
2. Якою є роль морських суден в забрудненні Світового океану?
3. Дослідіть історію міжнародно-правового закріплення норм про запобігання забрудненню моря з суден.

5.2. МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗАПОБІГАННЯ ЗАБРУДНЕННЯ МОРЯ З СУДЕН

Необхідність міжнародного співробітництва в області охорони навколишнього середовища продиктоване дедалі зростаючою екологічною залежністю всіх країн. Руйнування озонового шару землі, забруднення атмосферного повітря, Світового океану, пагубний вплив ядерних вибухів поширюються не тільки на ті держави, де допускаються екологічно небезпечні дії, але й на все світове співтовариство. По цьому сьогодні держави під егідою ООН або на двосторонній основі організують взаємодію з метою охорони середовища перебування людини, рослинного та тварини світу. В основу такої взаємодії покладений ряд загальновизнаних світовим співтовариством принципів людської діяльності в області використання природного середовища. Вони частково містяться в міждержавних договорах і актах, в нормативних документах міжнародних організацій та підсумовані в рішеннях найбільш значних міжнародних конференцій, повністю або частково присвячених охороні навколишнього середовища та регулюванню співробітництва держав і народів в цій області.

Вперше з міжнародного екологічного співробітництва були узагальнені та об'єднані в декларації Стокгольмської конференції ООН з проблем навколишнього для людини середовища 1972 р., але найбільш повно вони були викладені в декларації по навколишньому середовищу та розвитку, прийнятою Конференцією ООН, що відбулася в червні 1992 р. у м. Ріо-де-Жанейро (Бразилія).

На сьогодні міжнародно-правовий механізм охорони навколишнього середовища ґрунтується на наступних принципах:

- принцип захисту навколишнього середовища на благо нинішніх та майбутніх поколінь, суть якого зводиться до обов'язку держав співробітничати на благо сьогодення і майбутнього поколінь, приймати всі необхідні дії зі збереження та підтримання якості навколишнього середовища, включаючи усунення негативних для неї наслідків, а також з раціонального та науково обґрунтованого управління природними ресурсами;

- принцип неприпустимості трансграничних збитків забороняє такі дії держав в межах своєї юрисдикції або контролю, які наносили б збитки іноземним системам навколишнього середовища і районів загального користування, та має на увазі відповідальність держав за завдання екологічних збитків системам навколишнього середовища інших держав та районів загального користування;

- принцип екологічно обґрунтованого, раціонального використання природних ресурсів пов'язаний з тим, що вичерпання таких непоновлюваних природних ресурсів, як нафта, газ, вугілля, в сучасних умовах нерозробленості проектів альтернативних джерел енергії може привести до краху техногенної цивілізації; виснаження ж запасів повітря та питної води поставить під сумнів саме існування людства. Але, незважаючи на очевидну важливість цього принципу, його реалізація є утрудненою, насамперед надмірно загальним визначенням його змісту. Суть реалізації принципу полягає в підтримці природних ресурсів на оптимально припустимому рівні, а також в науково обґрунтованому управлінні живими ресурсами;

- принцип неприпустимості радіоактивного зараження навколишнього середовища охоплює як військову, так й мирну сферу використання атомної енергії. Формування та ствердження цього принципу йде як договірним, так й звичайним шляхом, з дотриманням державами існуючої міжнародної практики;

- принцип захисту екологічних систем Світового океану зобов'язує держави: вживати всіх заходів із запобігання, скорочення та збереження під контролем забруднення морського середовища зі всіх можливих джерел; не переносити прямо або опосередковано збитки або небезпеку забруднення з одного району до іншого та не перетворювати один вид забруднення на інший; забезпечувати, щоб ді-

яльність держав і осіб, які перебувають під їхньою юрисдикцією або контролем, не спричиняла збитків іншим державам та їхньому морському середовищу шляхом забруднення, а також щоб забруднення, яке є результатом інцидентів або діяльності під контролем держав, не поширювалося за межі районів, де ці держави здійснюють свої суверенні права;

– принцип заборони військового або будь-якого іншого ворожого використання засобів впливу на природне середовище в концентрованому вигляді виражає обов'язок держав вживати всіх необхідних заходів для ефективної заборони такого використання засобів впливу на природне середовище, які мають широкі, довгострокові або серйозні наслідки як способи руйнування, заподіяння збитку або шкоди будь-якій державі;

– принцип забезпечення екологічної безпеки відбиває насамперед глобальний і надзвичайно гострий характер міжнародних проблем в області захисту навколишнього середовища. Елементами цього принципу можна вважати обов'язок держав здійснювати військово-політичну та економічну діяльність таким чином, щоб забезпечувати збереження і підтримку адекватного стану навколишнього середовища;

– принцип контролю за дотриманням міжнародних до говорів з охорони навколишнього середовища передбачає створення, крім національної, також й системи міжнародного контролю і моніторингу якості навколишнього середовища, які повинні здійснюватися на глобальному, регіональному та національному рівнях на основі міжнародно визнаних критеріїв та параметрів;

– принцип міжнародно-правової відповідальності держав за шкоду навколишньому середовищу припускає відповідальність за істотні збитки екологічним системам за межами національної юрисдикції або контролю. Поки цей принцип остаточно не склався, але його визнання поступово розширюється.

Безумовно, базовим договором в міжнародно-правовій системі норм, спрямованих на захист і збереження морського середовища, є Конвенція ООН з морського права 1982 р., що внесла значний вклад у розвиток режиму захисту та збереження морського середовища. Конвенція 1982 р. розглядає питання екологічної безпеки в контексті глобального регулювання всіх видів діяльності держав з використання та дослідження Світового океану. Частина XII «Захист і збереження

морського середовища» встановлює принципи співробітництва держав із запобігання, скорочення та контролю над забрудненням морського середовища.

Більшість розділів Конвенції ООН з морського права 1982 р. містить матеріальні міжнародно-правові норми, в той час як Частина XII «Захист і збереження морського середовища» встановлює принципи співробітництва держав по запобіганню, скороченню та контролю за забрудненням морського середовища, створюючи тим самим правову основу для погодженої діяльності міжнародного співтовариства держав у справі захисту Світового океану від забруднення. Основа такого механізму – широке та багатопланове співробітництво держав для досягнення безпечного, в тому числі для морського середовища, міжнародного судноплавства.

Держави-творці Конвенції ООН з морського права 1982 р. при розробці положень, що стосуються захисту та збереження морського середовища, враховували також, що забруднення завдає шкоди законним правам всіх держав-користувачів відкритим морем. Тому відповідні положення Чадини XII «Захист і збереження морського середовища» Конвенції ООН з морського права 1982 р., які встановлюють права та обов'язки держав в цій сфері, мають велике значення для забезпечення нормальних умов здійснення свобод відкритого моря та для функціонування режиму відкритого моря в цілому.

Частина XII Конвенції 1982 р. присвячена міжнародним нормам і національному законодавству про запобігання, скорочення та збереження під контролем забруднення морського середовища, забезпечення виконання законів і правил, що стосується забруднення, і гарантіях їхнього застосування. Зокрема, в ст. 211 розглядаються питання, що стосуються забруднення з суден. В ній визначаються права держав на встановлення норм і стандартів в різних морських просторах, які щонайменше повинні бути настільки ж ефективними, як й міжнародні. Особливі правила можуть встановлюватися для заходу до внутрішніх вод та портів (до терміналів). Вони повинні публікуватися належним чином і повідомлятися компетентній міжнародній організації.

Найбільш актуальним аспектом в проблемі захисту морського середовища від забруднення з суден є чітка регламентація та цілеспрямоване розмежування юрисдикції держав, інтереси яких стосуються міжнародного судноплавства (держав прапора судна, прибережна

держава, держава порту заходу судна). Міжнародне морське право розмежовує юрисдикції держав, під прапором яких плавають судна (морські держави), та юрисдикції прибережних держав.

Основна відповідальність за дотримання суднами загальновизнаних міжнародних норм і стандартів, в тому числі в сфері захисту морського середовища, які містяться в спеціальних конвенціях, прийнятих під егідою Міжнародної морської організації або іншим способом, покладена на державу прапора судна.

Для цього аспекту юрисдикцію держави прапора можна визначити як компетенцію законодавчо регламентувати запобігання забруднення моря з суден під її прапором та забезпечувати виконання міжнародних норм і стандартів, національних законів і правил з охорони морського середовища, де б її судна не перебували. З цією метою держава повинна забезпечувати, щоб судна під її прапором відповідали застосовним до них міжнародним нормам і стандартам, встановленим головним чином Міжнародною морською організацією. У випадку порушення судном будь-яких міжнародних правил держава прапора незалежно від місця здійснення порушення зобов'язана невідкладно його розслідувати та у відповідних випадках почати відносно винних переслідування, включаючи кримінальне.

Що стосується прибережної держави, то її юрисдикція полягає в законодавчому регулюванні запобігання забруднення внутрішніх морських вод, прилеглої зони, територіального моря та виключної економічної зони, а також у забезпеченні виконання законів і правил цієї держави іноземними суднами в зазначених морських просторах. При цьому характер і обсяг юрисдикції прибережної держави в кожному з трьох видів морських просторів істотно розрізняються.

Зі структури юрисдикції прибережної держави виділилася в якості самостійного виду юрисдикція держави порту, що полягає, загалом, у забезпеченні виконання іноземними суднами міжнародних норм і стандартів, законів і правил держави порту із захисту морського середовища. В цьому зв'язку Конвенція 1982 р. розвиває концепцію юрисдикції держави порту, що є серйозним кроком у розвитку міжнародного морського права. Ця концепція означає, що й держава порту може здійснювати свою юрисдикцію над іноземними суднами стосовно дотримання міжнародних норм і стандартів, навіть якщо

вони вчинені за межами її внутрішніх морських вод, територіального моря та виключної економічної зони.

Відповідно до ст. 218 Конвенції ООН з морського права, якщо судно добровільно перебуває в одному з портів або біля одного з прибережних терміналів будь-якої держави, ця держава може розпочати розслідування та, коли це виправдано доказами, порушити розгляд стосовно будь-якого скиду з цього судна за межами внутрішніх вод, територіального моря або виключної економічної зони цієї держави в порушення застосовних міжнародних норм і стандартів. Розгляд інциденту, крім порушень у відкритому морі, розпочинається тільки на прохання іншої держави, держави прапора або держави, що постраждала або піддалася небезпеці в результаті порушення, пов'язаного зі скиданням. Розцінюючи юрисдикцію держави порту як універсальну, необхідно проводити різницю між юрисдикцією держави порту і юрисдикцією прибережної держави в широкому змісті.

В цьому випадку необхідно зазначити, що міжнародно-правова наука в якості основи для здійснення всіх видів юрисдикції розглядає три принципи:

- 1) територіальний (квазітериторіальний);
- 2) персональний;
- 3) принцип спеціальних режимів, визнаних міжнародним правом. Саме до «квазітериторіальної» юрисдикції належать правочини держав стосовно плаваючих під їхнім прапором суден, коли ті перебувають у відкритому морі.

Юрисдикція держави прапора та прибережної держави має подвійний характер: регулятивний і виконавчий, а юрисдикція держави порту – лише виконавчий. При цьому регулятивна юрисдикція полягає у встановленні разом з іншими державами міжнародних норм і стандартів, а також у прийнятті національних законів і правил. Виконавча юрисдикція покликана вирішити головні завдання із запобігання забрудненню, та в цьому змісті вона є превентивною. У той самий час у випадку порушень судном міжнародних норм і стандартів, національних законів і правил з охорони морського середовища й юрисдикція держави прапора, й юрисдикція прибережної держави, й юрисдикція держави порту передбачають застосування примусових заходів.

Конвенція ООН з морського права 1982 р. виходить з необхідності гармонічного сполучення міжнародно-правових норм захисту

морського середовища та норм національного законодавства держав, які б враховували міжнародні стандарти в цій сфері.

В Конвенції ООН з морського права 1982 р. містяться зобов'язання держав двох видів: загальні та спеціальні. Останні стосуються певних видів діяльності держав або джерел забруднення або конкретних регіонів («Вкриті льодом райони»). Найбільша кількість норм, що містять спеціальні зобов'язання держав, стосується запобігання забруднення з суден.

З метою підвищення ефективності функціонування правового механізму захисту морського середовища в Конвенції ООН з морського права 1982 р. встановлено систему засобів і процедур мирного вирішення міжнародних спорів, пов'язаних із забрудненням або стосовно тлумачення та застосування конвенційних положень (Частина XV «Врегулювання спорів»). Якщо сторони не зможуть врегулювати спір за допомогою переговорів, включаючи єднальну процедуру, він на вимогу будь-якої сторони може передаватися на розгляд відповідно до обов'язкової процедури до Міжнародного трибуналу з морського права, Міжнародного Суду ООН, арбітражу або спеціального арбітражу, створюваному для розгляду справ з питань захисту та збереження морського середовища або судноплавства, включаючи питання забруднення з суден в результаті захоронення.

Таким чином, Конвенцією ООН з морського права 1982 року на всесвітньому рівні встановлено норми з охорони навколишнього середовища, в ній закладено норми щодо всесвітнього та регіонального співробітництва держав безпосередньо або через компетентні міжнародні організації у формулюванні та розробці міжнародних норм, стандартів та рекомендованих практики і процедур, що відповідають цій Конвенції, для захисту і збереження морського середовища з урахуванням характерних регіональних особливостей. Проте, незважаючи на ряд позитивних досягнень зі створення правових механізмів для глобального та регіонального співробітництва в області захисту та збереження морського середовища, Конвенція ООН з морського права 1982 р. містить чимало положень, які не можуть прямо застосовуватися внаслідок свого загального характеру, певної невизначеності або суперечливості. Інститут санкцій за порушення міжнародних норм і стандартів із захисту та збереження морського середовища також не одержав належної розробки в Конвенції ООН з морського

права 1982 р. Це свідчить про необхідність подальшого розвитку та вдосконалення міжнародно-правових інструментів по забезпеченню екологічної безпеки Світового океану.

Міжнародно-правова регламентація захисту морського середовища від забруднення на універсальному рівні – це насамперед величезна кількість договорів. Історія таких міжнародних договорів починається із середини XX ст., хоча їхня кількість помітно збільшується з 1969 р.

Це питання детально вивчалось Організацією Об'єднаних Націй в 1949-1951 рр. За ініціативою уряду Великобританії в 1954 р. в Лондоні була скликана міжнародна конференція з питань попередження забруднення нафтою. В результаті проведених обговорень конференція прийняла Міжнародну конвенцію по запобіганню забрудненню моря нафтою – перша багатостороння угода, укладена з метою зменшення забруднення морського середовища, що по суті стала першим міжнародним договором в галузі охорони морського середовища. В 1962, 1969 та 1977 р. Асамблеї Міжнародної морської організації прийняли зміни та доповнення до цієї Конвенції, з врахуванням яких передбачається:

- поширення її дії на танкери валовою місткістю 150 рег. тонн і більше та на інші судна валовою місткістю 500 рег. тонн і більше, за винятком суден, використовуваних у якості військово-допоміжних, що займаються китобійним промислом, що плавають на Великих Озерах, в їхніх припливах та з'єднуючих їх водах;

- запровадження на судах журналів нафтових операцій;

- обов'язковість розгляду випадків забруднення моря та покарання винних;

- необхідність взаємної інформації держав про випадки забруднення моря;

- облаштування портів і судноремонтних баз пристроями для прийому від суден нафтових залишків, забруднених нафтою баластних та інших вод;

- можливість зливу в море танкерами нефтеводяних сумішей за умови, якщо танкер перебуває в дорозі; миттєва інтенсивність зливу нафти не перевищує 60 літрів на милю шляху; загальна кількість нафти, що зливається в баластовому рейсі, не перевищує 1/15 000 повної

вантажопідйомності танкера; злив здійснюється не ближче 50 миль від берега;

– право інших суден зливати в море нефтеводяні суміші, якщо: судно перебуває в дорозі; миттєва інтенсивність зливу нафти не перевищує 60 літрів на миль шляху; склад нафти у нефтеводяній суміші, що зливається, не перевищує 100 частин на 1 млн. частин суміші; злив здійснюється якнайдалі від берега; заборона танкерам валовою місткістю 20 тис. рег. тонн і більше зливати залишки нафти та нефтеводяні суміші в будь-якій точці Світового океану.

Хоча Конвенція по запобіганню забруднення моря нафтою 1954 р., як кажуть, «зламала кригу», знадобився ще деякий час для того, аби подальший рух в цьому напрямку набув певних форм. Очевидна байдужість, виявлена на політичному рівні до питань забруднення, знайшла відбиття при прийнятті Женевських конвенцій 1958 р. Хоча в них й містились деякі положення, які стосувалися одного питання, вони не призвели до створення хоча б частково дієвого режиму боротьби із забрудненням.

Так, наприклад, Конвенція про відкрите море 1958 р. зобов'язує держави вживати заходів з попередження забруднення моря нафтою (ст. 24) і радіоактивними відходами (ст. 26), а Конвенція про континентальний шельф 1958 р. містить положення про те, що прибережна держава зобов'язана приймати в зонах безпеки всі належні заходи охорони морських живих ресурсів від шкідливих впливів (ст. 5).

Невідомо, наскільки широке поширення одержала б Конвенція 1954 р. і наскільки життєздатною вона виявилася, якби не драматична катастрофа танкера «Торрі Кеньон» в березні 1967 р. Судно наскочило на мілину в районі південно-західного узбережжя Англії, у зв'язку із цим у море вилилося близько 120 тис. тонн сирої нафти. Це було найкрупніша з аварійних морських подій, пов'язаних із забрудненням моря нафтою. В результаті аварії з «Торрі Кеньон» перед міжнародним співтовариством постали два питання: про втручання у відкритому морі та про відповідальність за збитки. Саме ця катастрофа й стала приводом до укладення в 1973 р. Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден (Конвенція МАРПОЛ), що стала універсальним міжнародним договором в сфері охорони морського середовища.

Вирішенню проблеми запобігання забрудненню моря, що виникає в результаті аварійних морських подій, присвячені прийнята 29 листопада 1969 р. в Брюсселі Міжнародна конвенція щодо втручання у відкритому морі у випадку аварій, які приводять до забруднення нафтою, і Протокол про втручання у відкритому морі у випадку аварій, що приводять до забруднення речовинами іншими, ніж нафта, 1973 р.

Конвенція про втручання 1969 р. надає державам, що беруть участь в ній, право вживати у відкритому морі стосовно суден інших держав-учасниць Конвенції у випадку серйозних аварій будь-які необхідні заходи з метою попередити, зменшити або ліквідувати серйозну та безпосередню небезпеку, що представляють для їхніх берегів і відповідних інтересів забруднення або погроза забруднення моря нафтою внаслідок події. Це положення вносить істотне вилучення до принципу виключної юрисдикції держави прапора судна у відкритому морі.

Ця Конвенція передбачає, що держава-учасниця має право вживати у відкритому морі таких заходів, які можуть виявитися необхідними для запобігання, зменшення або усунення серйозної або реально загрозливої їхньому узбережжю або пов'язаним з ним інтересам небезпеки забруднення або погрози забруднення нафтою внаслідок морської аварії або дій, пов'язаних з такою аварією, які, як розумно можна припускати, спричинять шкідливі наслідки у великих розмірах (п. 1 ст. 1). При цьому, однак, повинна дотримуватися низка обов'язкових умов, а саме перед вжиттям заходів прибережна держава повинна проконсультуватися із зацікавленими державами, зокрема з державою прапора судна, повідомити про намічені заходи зацікавлених осіб (судновласника, вантажовласника, страховика), проконсультуватися з рекомендованими Міжнародною морською організацією експертами.

Якщо буде потреба зацікавлена прибережна держава може вживати надзвичайних заходів стосовно аварійного судна самостійно, без будь-яких консультацій і незалежно від вже розпочатих консультацій. Вживаючи заходів, прибережна держава зобов'язана уникати створення будь-якого ризику для людей, які перебувають на борту аварійного судна, надавати необхідну допомогу та сприяти поверненню на батьківщину екіпажа, якщо судно буде знищене або загине.

В Конвенції передбачається спеціальна, докладно розроблена система врегулювання розбіжностей між державами та розгляду спорів в арбітражі.

Протокол 1973 р., що набув чинності 30 березня 1983 р., поширює положення Конвенції 1969 р. на речовини інші, ніж нафта, перераховані в Додатках до Протоколу. Це, поперед усе, розведені нафтові бітуми, масла, дистилати, газойль, компоненти бензину, бензини, реактивні палива.

Вище згадувалося, що після катастрофи з танкером «Торрі Кеньон» в 1967 р. міжнародне співтовариство опинилося перед необхідністю створення міжнародного режиму відповідальності та компенсації збитків від забруднення, викликаного розливами нафти з танкерів. Тому в 1969 р. під егідою Міжнародної морської організації в Брюсселі була скликана Дипломатична конференція, на якій було прийнято Міжнародну конвенцію про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 року. Згодом до Конвенції 1969 р. були прийняті Протоколи в 1976, 1984, 1992 р.р. і Поправки у 2000 р.

Конвенція 1969 р. заснована на принципі суворої відповідальності власника судна за збитки від забруднення нафтою і передбачає систему обов'язкового фінансового забезпечення такої відповідальності.

Для повного відшкодування потерпілим особам збитків від забруднення після підготовчої роботи в рамках Міжнародної морської організації в Брюсселі в 1971 р. була скликана Дипломатична конференція, що прийняла Міжнародну конвенцію про створення Міжнародного фонду для компенсації збитків від забруднення нафтою 1971 р. Згодом Конвенція 1971 р. була змінена Протоколами 1976, 1984, 1992 р. і Поправками 2000 р.

Конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою набула чинності в 1975 р., а Конвенція про Фонд – в 1978 р.

Власник танкера, що перевозить більше 2000 тонн нафти наливом як вантаж, зобов'язаний здійснювати страхування або надати інше фінансове забезпечення для покриття своєї відповідальності за Конвенцією. На борту танкера повинне перебувати посвідчення, що засвідчує наявність такого фінансового забезпечення відповідальності.

Учасниками Конвенції про Фонд можуть бути тільки держави, що стали сторонами Конвенції про цивільну відповідальність.

Основні завдання Конвенції про Фонд полягають у наданні додаткової компенсації тим, хто не зміг одержати повного та адекватного відшкодування за збитки від забруднення за Конвенцією про цивільну відповідальність, а також в компенсації судновласникові частини відповідальності, понесеної ним за цією Конвенцією.

Сьогодні компенсація, що сплачується Фондом у зв'язку з інцидентом, обмежена сумою в 135 млн. СДР (special drawing rights – SDR) – одиниць спеціального права запозичення.

В 2000 р. Юридичний комітет Міжнародної морської організації прийняв Поправки до меж відповідальності в Протоколі 1992 р. про зміну Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 року, які набули чинності 1 листопада 2003 р., і до Протоколу 1992 р. до Конвенції про Фонд 1971 р.

З метою забезпечення одержання особами, що зазнали збитків від забруднення нафтою, повної компенсації своїх збитків або збитку, враховуючи, що максимальної компенсації, надаваної відповідно до Конвенції про Фонд, може виявитися недостатньо для задоволення потреб в компенсації при деяких обставинах, 6 травня 2003 р. на Міжнародній конференції, що проходила в Лондоні, був прийнятий Протокол 2003 р. до Міжнародної конвенції про створення Міжнародного фонду для компенсації збитків від забруднення нафтою 1992 р. Відповідно до Протоколу 2003 р. був створений Міжнародний додатковий фонд для компенсації збитків від забруднення нафтою. У відповідності до ст. 4 («Додаткова компенсація») Протоколу 2003 р. Додатковий фонд виплачує компенсацію будь-якій особі, що зазнала збитків від забруднення, якщо така особа не могла одержати повну та достатню компенсацію за доведеною вимогою за такий збиток на підставі положень Конвенції про Фонд, оскільки загальний збиток перевищує або є небезпека того, що він перевищить застосовну межу компенсації. Протокол 2003 р. має факультативний характер.

Міжнародна конвенція по забезпеченню готовності у випадку забруднення нафтою, боротьби з ним та співробітництва 1990 р. набула чинності 13 травня 1995 р. Відповідно до цієї конвенції сторони зобов'язуються приймати індивідуально або спільно всі належні заходи відповідно до положень цієї Конвенції та Додатків до неї із забезпечення готовності на випадок інциденту, що викликає забруднення нафтою, і боротьби з ним. Конвенція не застосовується до будь-якого

військового корабля, військово-допоміжного або іншого судна, що належить державі або експлуатується нею і використовується тільки на урядовій некомерційній службі. Однак кожна Сторона забезпечує шляхом вжиття відповідних заходів, що не перешкоджають експлуатації або експлуатаційним можливостям таких суден, які належать їй або експлуатованих нею, щоб такі судна діяли у відповідності, наскільки це є розумним та практично здійсненним, відповідно до цієї Конвенції.

На Міжнародній конференції з контролю за шкідливими протиобрастаючими системами, що відбулася 1–5 жовтня 2001 р. в штаб-квартирі Міжнародної морської організації, була прийнята Міжнародна конвенція про контроль за шкідливими протиобрастаючими системами на суднах. До 2001 р. не існувало міжнародних правил по контролю за шкідливими протиобрастаючими системами. У той самий час деякі використовувані на судах протиобрастаючі системи створюють значну небезпеку токсичності та іншого хронічного впливу на екологічно та економічно важливі морські організми, а також може бути заподіяна шкода здоров'ю людини в результаті вживання в їжу морських продуктів. Нова Конвенція доповнює існуючі міжнародні правила в частині охорони морського середовища, зокрема МАРПОЛ 73/78.

В 1996 р. була прийнята Міжнародна конвенція про відповідальність і компенсацію за збиток у зв'язку з перевезенням морем небезпечних і шкідливих речовин, розроблена під егідою Міжнародної морської організації. До сьогодні ця Конвенція не набула чинності, хоча свою участь у ній оформили вісім держав.

Конвенція про відповідальність і компенсацію за збитки у зв'язку з перевезенням морем небезпечних і шкідливих речовин 1996 р. встановила міжнародно-правовий режим відповідальності та компенсації за збитки у зв'язку з перевезенням морем небезпечних і шкідливих речовин. Економічні наслідки збитків, заподіяних таким перевезенням, розподіляються між власником судна та одержувачем небезпечних і шкідливих речовин, перевезених на судні в якості вантажу. Конвенція 1996 р. заснована на тих самих принципах, що й Конвенція про відповідальність 1992 р. та Конвенція про Фонд 1992 р.

Конвенція про відповідальність і компенсацію за збитки у зв'язку з перевезенням морем небезпечних і шкідливих речовин 1996 р. пе-

редбачає наявність у судна, що перевозить небезпечні та шкідливі речовини, посвідчення про фінансове забезпечення цивільної відповідальності за збитки від забруднення небезпечними та шкідливими речовинами у зв'язку з таким перевезенням морем.

Відповідно до Конвенції про відповідальність і компенсацію за збиток у зв'язку з перевезенням морем небезпечних і шкідливих речовин 1996 р., коли компенсація, сплачувана власником судна, є недостатньою або він взагалі звільняється від відповідальності, тоді Міжнародний фонд з небезпечних та шкідливих речовин виплачує компенсацію потерпілим особам із заліком компенсації, виплаченої власником судна за збиток. Такий Міжнародний фонд, створений відповідно до Конвенції 1996 р., формується за рахунок внесків імпортерів/одержувачів небезпечних та шкідливих речовин.

В 1972 р. на міжурядовій Конференції в Лондоні укладена Конвенція про запобігання забрудненню моря скидами відходів та іншими матеріалами. Лондонська конвенція 1972 р. (іноді її називають демпінговою, від англ. dumping – затоплення) регламентує навмисне поховання у Світовому океані шкідливих відходів. Всі категорії шкідливих відходів або матеріалів розподілені у двох різних додатках, в яких передбачається або абсолютна заборона (Додаток I – хлороорганічні сполучення, ртуть та сполучення ртуті, кадмій та сполучення кадмію, стійкі пластмаси та інші стійкі синтетичні матеріали, як, наприклад, троси, які можуть спливати або залишатися у зваженому виді в морській воді таким чином, що вони істотно заважають рибальству, судноплавству або іншим законним видам використання моря, сира та паливна нафта, важке дизельне паливо та мастила, гідравлічні рідини, а також суміші, що містять будь-які із цих речовин, завантажені на судна з метою скидання, радіоактивні відходи), або наявність спеціального дозволу (Додаток II – відходи, що містять значну кількість наступних матеріалів: миш'як, свинець, мідь, цинк та їхні сполучення, ціаніди, фтор іди, пестициди та їхні побічні продукти).

В Конвенції передбачені два види навмисного поховання:

1. Скидання (злив) у море відходів та інших матеріалів з суден, літаків, платформ або інших штучних конструкцій, що перебувають в морі.
2. Затоплення в морі суден, літаків, платформ та інших штучних конструкцій.

Конвенція про запобігання забрудненню моря скидами відходів та іншими матеріалами 1972 р. не регламентує, наприклад, скидання тих радіоактивних матеріалів, які транспортуються суднами або літаками в якості вантажів. До неї включені норми, що регулюють винятково навмисне поховання небезпечних речовин. Повна заборона була розповсюджена на хлорорганічні сполучення, ртуть і ртутні з'єднання, кадмій та кадмієві з'єднання. До цього ж списку (що має назву «чорного») були включені нафта, радіоактивні відходи, а також матеріали, виготовлені для ведення біологічної та хімічної війни. Виключення передбачалося лише для швидко збезводнюючих в море речовин. Знаменно, що в Конвенції 1972 р. спеціально обмовляється право держав-учасниць заборонити скидання відходів та інших матеріалів, які не включені до Додатку I, тобто право вживати заходів більш суворих, ніж ті, що встановлені Конвенцією.

Отримання попереднього спеціального дозволу є необхідним для скидання (поховання) відходів, що містять значну кількість миш'яку, свинцю, міді, цинку та їхніх сполучень, пестицидів та ін., включених до Додатку II.

При всьому, безсумнівно, прогресивному характері Конвенції 1972 р. вона викликала чимало питань і спорів. Стінки контейнерів з небезпечними відходами через певну кількість років піддаються корозії, самі контейнери потужними морськими течіями можуть бути віднесені на більші відстані від місць поховання, з усіма наслідками, що випливають. Проте при всіх недоліках Конвенції 1972 р. вона певною мірою огорожує Світовий океан від забруднення найнебезпечнішими забруднюючими речовинами.

Міжнародну конвенцію по запобіганню забрудненню з суден 1973 року було прийнято з бажанням досягти повного припинення навмисного забруднення морського середовища нафтою та іншими шкідливими речовинами і звести до мінімуму випадкові скидання таких речовин.

Вона передбачала співпрацю сторін у виявленні порушень і забезпеченні виконання положень Конвенції, з використанням усіх відповідних і практично доступних засобів виявлення і постійного спостереження за навколишнім середовищем, а також відповідні способи передачі повідомлень і збору доказів.

Судно, до якого застосовується ця Конвенція, у будь-якому порту або віддаленому від берега терміналі сторони може бути піддано інспектуванню посадовими особами, призначеними або уповноваженими такою стороною, щоб перевірити, чи не вчинило таке судно скидання шкідливих речовин на порушення положень Правил. Якщо в результаті інспектування буде виявлене порушення положення Конвенції, то Адміністрації (Урядові сторони) надсилається про це повідомлення для вжиття відповідних заходів.

Кожна Сторона надає Адміністрації докази, якщо такі є, того, що судно на порушення положень Правил зробило скидання шкідливих речовин або стоків, що містять такі речовини. Якщо це є практично можливим, компетентна влада цієї сторони повідомляє капітана судна про передбачуване порушення.

Після отримання таких доказів Адміністрація проводить розслідування справи і може просити іншу сторону надати додаткові або більш переконливі докази передбачуваного порушення. Якщо Адміністрація переконається в наявності достатніх доказів, що дозволяють порушити переслідування відносно передбачуваного порушення, вона дає розпорядження про порушення такого переслідування відповідно до свого законодавства якомога швидше. Адміністрація без зволікання інформує про вжиті нею заходи сторону, що повідомила про передбачуване порушення, а також Організацію.

Сторона може піддати інспектуванню судно, до якого застосовується Конвенція, коли воно заходить до портів або віддалених від берега терміналів, що перепадають під її юрисдикцією, якщо від іншої сторони отримано прохання про таке інспектування разом з достатніми доказами того, що це судно вчинило в певному місці скидання шкідливих речовин або стоків, що містять такі речовини. Доповідь про таке інспектування надсилається Стороні, що просила про інспектування, і Адміністрації для того, щоб можна було вжити заходів відповідно до положень цієї Конвенції.

Конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року не забезпечувала повністю досягнення мети, для якої приймалася, але вона була обнадійливим кроком в напрямку виконання зобов'язань, детально визначивши стандарти викидів для всіх типів суден, а також передбачивши відповідні положення, які стосувалися конструкції та обладнання морських суден. Подальший крок до досягнення вищезазваної

мети було здійснено в 1978 р., коли на Міжнародній конференції з безпеки танкерів у Лондоні 17 лютого 1978 р. був прийнятий Протокол, що є відносно МАРПОЛ 73 самостійним документом і фактично новою конвенцією. Участь в Протоколі не пов'язана з участю в Конвенції 1973 р., – Протокол містить у собі цю Конвенцію, яка, таким чином, в своєму первісному вигляді вже ніколи не набуде чинності.

Конвенція по запобіганню забруднення із суден 1973 р., змінена Протоколом 1978 р. (МАРПОЛ 73/78) набула чинності 2 жовтня 1983 р. МАРПОЛ 73/78 складається із статей самої Конвенції, Протоколу, що містить положення, які стосуються повідомлень про інциденти, які спричинили скиди шкідливих речовин, Протоколу про арбітраж, а також з шести додатків, які містять:

1. Правила запобігання забрудненню нафтою;
2. Правила запобігання забрудненню шкідливими рідкими речовинами, що перевозяться наливом;
3. Правила запобігання забрудненню шкідливими речовинами, що перевозяться морем в упакуванні, вантажних контейнерах, знімних танках та автошляхових і залізничних цистернах;
4. Правила запобігання забрудненню стічними водами з суден;
5. Правила запобігання забрудненню сміттям з суден;
6. Правила запобігання забрудненню атмосфери з суден.

МАРПОЛ 73/78 поширюється на всі судна будь-якого типу і розміру, включаючи судна на підводних крилах і на повітряній подушці, підводні судна, плавучі засоби, а також стаціонарні і плавучі платформи. Зі сфери дії Конвенції виключені військові кораблі, військово-допоміжні судна або інші судна, що належать державі або експлуатуються нею та використовувані винятково для урядової некомерційної служби. Однак учасники Конвенції повинні забезпечити, щоб ці кораблі та судна діяли, наскільки це доцільно і практично можливо, відповідно до норм Конвенції. Конвенцією передбачається, що будь-яке її порушення, де б воно не сталося, повинне бути покаране за законами держави-учасниці Конвенції, під прапором якої плаває судно-порушник. Конвенція містить:

– визначення районів Середземного, Чорного, Балтійського та Червоного морів, а також Персидської затоки як особливих районів, в яких скидання нафти з суден повністю заборонене;

– вимогу до всіх суден, що перевозять нафту, про застосування системи «навантаження поверх залишків»;

– перелік речовин, скидання яких дозволяється тільки в спеціальні прийомні споруди, а в море – в обмеженій кількості та при дотриманні встановлених Конвенцією умов;

– правило про забезпечення суден спеціальними міжнародними посвідченнями встановленої форми;

– положення про значне розширення прав портових влад зі здійснення контролю за виконанням вимог Конвенції іноземними суднами (юрисдикція держави порту) про устаткування нових нафтових танкерів вантажопідйомністю 20 тис. тонн і більше танками ізольованого баласту, розташованими таким чином, щоб забезпечити додатковий захист від розливу вантажу у випадку ушкоджень корпусу, а також системами інертних газів і мийки танків сировою нафтою;

– положення про обладнання нових продуктозовів вантажопідйомністю 20 тис. тонн і більше системами інертних газів, а вантажопідйомністю 30 тис. тонн і вище також танками ізольованого баласту;

– положення про обладнання танкерів-продуктозовів, зайнятих виключно перевезенням продуктів нафти, вантажопідйомністю 40 тис. тонн і більше танками ізольованого або танками чистого баласту, а також системами інертного газу;

– положення про підвищення надійності кермових пристроїв, про обладнання суден системою автоматичного виміру, реєстрації і управління скиданням нафтопродуктів (САЗРІУС) і автоматичною системою сигналізації (АСС) про перевищення нефтєвтримання в суміші, що зливається (понад 15 частин на 1 млн. частин суміші).

У вересні 1997 р. на Міжнародній конференції договірних сторін Конвенції МАРПОЛ, що відбулася в штаб-квартирі Міжнародної морської організації був підписаний Заключний акт, у додатку до якого міститься Протокол 1997 р. зі змінами та доповненнями до Конвенції, що доповнив її Додатком VI МАРПОЛ 73/78 під назвою «Правила запобігання забрудненню атмосфери з суден».

В результаті обговорення Протоколу були прийняті наступні рішення:

– Протокол набуде чинності через 12 місяців після того, як 15 країн, що мають 50% валового світового тоннажу, стануть його сторонами;

– глобальний вміст сірки в паливі не повинен перевищувати 4,5%;

– Балтійське море визнане особливим районом в рамках нового Додатка VI (на 51– й сесії Комітету із захисту морського середовища Міжнародної морської організації всьому Балтійському морю наданий статус особливо вразливого морського району. Пропозицію було внесено Данією, Швецією, Фінляндією, Німеччиною, Францією та іншими західноєвропейськими країнами. В обґрунтування своєї позиції країни заявили, що таке призначення здійснено в якості частини процесу, в якому належним чином враховані всі технічні аспекти, згадані в Керівництві з такого призначення, що міститься в резолюції А. 927 (22) від 29 листопада 2001 р.);

– вміст сірки в паливі при плаванні судна в особливому районі не повинен перевищувати 1,5%;

– встановлена річна відстрочка щодо якості палива для суден, що входять до особливого району;

– викиди окислів азоту від двигунів суден, що експлуатуються в територіальних водах, регламентуються національним законодавством.

Також встановлено норму, відповідно до якої кожен нафтовий танкер місткістю 150 брутто-реєстрових тонн і кожне інше судно місткістю 400 брутто-реєстрових тонн і вище підлягають наведеним нижче оглядам:

а) початковому огляду перед введенням судна в експлуатацію або перед первинною видачею свідоцтва. Цей огляд проводиться, щоб переконатися, що конструкція, устаткування, системи, пристрої, пристосування і матеріали повністю відповідають застосовним вимогам цього додатка;

б) періодичним оглядам, проведеним через встановлені Адміністрацією проміжки часу, але не перевищуючи п'яти років, щоб переконатися, що конструкція, устаткування, системи, пристрої, пристосування і матеріали повністю відповідають вимогам цього Додатка.

с) не менше ніж одному огляду протягом дії свідоцтва, щоб переконатися, що устаткування і пов'язані з ним насоси і системи трубопроводів, включаючи системи автоматичного заміру і контролю над скиданням нафти, системи мийки сировою нафтою, нафтосепараційне устаткування і системи фільтрації нафти повністю відповідають застосовним вимогам цього Додатка і знаходяться в доброму робочо-

му стані. У випадках, коли проводиться один такий проміжний огляд протягом терміну дії одного якого-небудь свідоцтва, він має проводитися не раніше шести місяців до і не пізніше шести місяців після дати, що відповідає половині періоду дії свідоцтва. Про такі проміжні огляди робиться запис до свідоцтва, виданого відповідно до правил цього Додатка.

Після огляду судну видається Міжнародне посвідчення про попередження забруднення повітряного середовища. Термін дії такого посвідчення не перевищує 5 років.

Таким чином, міжнародним співтовариством розроблено численну кількість міжнародних документів щодо недопущення забруднення морського середовища, встановлено процедури, заходи та обов'язки держав із забезпечення схоронності Світового океану.

Контрольні питання

1. Якими є основні принципи міжнародно-правового механізму охорони навколишнього середовища?
2. Якими нормами Конвенції ООН з морського права 1982 року врегульовано охорону навколишнього морського середовища?
3. Якими є основні положення Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню моря нафтою?
4. Якими є основні положення Міжнародної конвенції щодо втручання у відкритому морі у випадку аварій, які приводять до забруднення нафтою 1969?
5. Якими є основні положення Конвенції МАРПОЛ 73/78?

5.3. РЕГІОНАЛЬНІ УГОДИ В ГАЛУЗІ ЗАХИСТУ ТА ЗБЕРЕЖЕННЯ МОРСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА

Важливе місце у справі захисту і збереження морського середовища займає міжнародно-правове регулювання на регіональному рівні.

Регіональні угоди дозволяють більш послідовно погоджувати природоохоронні заходи зі специфічними особливостями того або іншого регіону та в цьому зв'язку більш ефективно здійснювати захисні заходи. Враховуючи та ґрунтуючись на положеннях Конвенції

ООН з морського права 1982 р., вони встановлюють практичні, технічні норми та правила запобігання забруднення моря в результаті судноплавства.

Сьогодні існує безліч міжнародних природоохоронних інструментів, застосування яких передбачає здійснення відповідних заходів в окремих географічних регіонах. Мова йде про наступні регіони: Північна Атлантика, Балтійське море, басейн Середземного моря, Чорне море, басейни рік Рейн і Дунай.

З 1976 р. співробітництво середземноморських держав оформлено з Барселонською угодою – Конвенцією про охорону Середземного моря від забруднення, що містить загальні зобов'язання держав, конкретизовані в додаткових протоколах до Конвенції. Так, був заснований Регіональний центр надзвичайного реагування на морські забруднення в Середземному морі (Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean Sea, REMPEC) відповідно до резолюції 7, прийнятої Конференцією уповноважених представників прибережних держав Середземноморського регіону, із захисту Середземного моря в Барселоні 9 лютого 1976 р., скликаної Міжнародною морською організацією та ЮНЕП. Також були розроблені протоколи: про захоронення 1976 р.; про співробітництво у боротьбі із забрудненням нафтою та іншими шкідливими речовинами в надзвичайних випадках 1976 р.; про захист від забруднення з наземних джерел 1980 р. та ін.

Барселонська конвенція, яка представляє собою істотну частину Плану дій по Середземному морю, прийнятого в 1975 р. під егідою ЮНЕП, складається з преамбули, 29 статей та додатку щодо арбітражної процедури вирішення спорів. Відповідно до основного зобов'язання, передбаченого конвенцією, «сторони, що домовляються індивідуально чи спільно вживають всіх необхідних заходів відповідно до зазначеної конвенції і тих діючих протоколів, сторонами яких вони є, з попередження, зменшення та боротьби із забрудненням регіону Середземного моря, а також із захисту та покращенню морського середовища вказаного регіону» (ст. 4).

Барселонська конвенція в загальному вигляді стосується різних джерел забруднення Середземного моря. Вона містить також положення, які мають відношення до моніторингу, співробітництва в надзвичайних ситуаціях, пов'язаних із забрудненням та співробітництва в галузі науки і техніки.

Для практичного здійснення конвенції Барселонська конференція прийняла два протоколи. Протокол про запобігання забрудненню Середземного моря в результаті захоронення відходів з суден та літаків та Протокол про співробітництво в боротьбі із забрудненням Середземного моря нафтою та іншими шкідливими речовинами в надзвичайних ситуаціях. Сторони, що домовляються, вирішили також «співробітничати в розробці та прийнятті» інших протоколів з тим, аби виробити «узгоджені заходи, процедури» для здійснення цілей конвенції (ст.4). Таке співробітництво вже мало місце: в травні 1980 р. в Афінах 15 Середземноморських держав та ЄЕС прийняли протокол про запобігання забрудненню Середземного моря з джерел, що знаходяться на суші. Крім того, було проведено попереднє обговорення питання про попередження забруднення в результаті розвідки та розробки ресурсів морського дна Середземного моря. Відповідно до конвенції кожен її учасник повинен прийняти щонайменше один з її протоколів. Поряд з цим ніхто не може стати стороною протоколу, не будучи учасником конвенції (ст. 23). Для спостереження за застосуванням конвенції передбачене скликання через кожні два роки нарад сторін, що домовляються; при дотриманні певних умов можуть проводитись також надзвичайні наради (ст. 14).

З огляду на сучасні тенденції, в 2003 р. був прийнятий новий Протокол Регіонального центра REMPEC. Тепер його виконання включає рішення не тільки технічних та фінансових проблем, але й проблем, пов'язаних з розходженнями в економічних системах і пріоритетах, встановлених зацікавленими прибережними державами. Так були виправлені й уточнені цілі та функції Центра REMPEC.

Новий Протокол включає конкретні надзвичайні механізми дій прибережних держав та інші заходи для попередження та боротьби у випадку забруднення даного регіону (ст. 4); моніторинг і співробітництво в проведенні відбудовних та утилізаційних операцій у випадку потрапляння небезпечних і шкідливих речовин до морського середовища для зменшення збитку (ст. 5 – 6); поширення та обмін інформацією (ст. 7); інструкції та порядок звітних процедур і обов'язкового інформування Регіонального центра (ст. 8 – 9); оперативні та надзвичайні заходи, які повинні бути вжиті у випадку інциденту, що викликав забруднення морського середовища (ст. 10 – 11) та ін.

Новий Протокол REMPEC – нелегке завдання для середземноморського регіону, оскільки його виконання включає не лише вирішення технічних та фінансових проблем, але й подолання труднощів, пов'язаних з розходженнями в пріоритетах, встановлених цими прибережними державами, та економічних системах. Тому успіх цих зусиль залежить від підвищення ефективності співробітництва та зміцнення регіональних відносин з використанням існуючих регіональних механізмів типу євро-середземноморського партнерства, що може значно полегшити процес.

Отже, з регіонального екологічного захисту є кілька конвенцій, присвячених наступним морям: Середземному (Барселона, 1976 р.), Балтійському (Гельсінкі, 1974– 1992 гг.), Чорному (Бухарест, 1992 р.), Північному (1983 р.), а також Північно-Східній Атлантиці (Париж, 1992 р.). Тут можна виділити три сформовані моделі регіонального правового регулювання охорони морського середовища.

Першою з них є модель регіонального правового регулювання охорони морського середовища, розроблена західноєвропейськими державами стосовно регіону Північне море – Північна Атлантика. В рамках цієї моделі діє цілий ряд угод, що мають відносно відокремлений характер, з попередження забруднення морського середовища регіону: нафтою (Угода про співробітництво 1969 р.); захороненням відходів (Конвенція Осло 1972 р.); з наземних джерел (Паризька конвенція 1974 р.); іншими шкідливими речовинами, чим нафта (Угода про співробітництво 1983 р.). Відмінною рисою цієї моделі є наявність самостійного міжнародно-правового акту з конкретного джерела забруднення або виду забруднюючих речовин.

Іншу модель було обрано державами, що уклали в 1974 р. Гельсінську конвенцію із захисту середовища району Балтійського моря. Специфіка даної Конвенції полягає в тому, що вона регулює практично всі питання боротьби із забрудненням моря.

Важливо звернути увагу на нову Гельсінську конвенцію 1992 р., що враховує політичні зміни, які відбулися, і розширила географічне охоплення дії. Тепер вона поширюється й на внутрішні води Прибалтійських держав. Конвенція набула чинності 17 січня 2000 р.

Висуваючи вимогу про встановлення обов'язкового лоцманського проведення в Балтійських протоках, деякі країни регіону посилалися на комюніке 10-ї зустрічі міністрів у рамках Ради держав Балтійського

моря, що відбулася 7 червня 2001 р. в Гамбурзі. В цьому документі записано, що Рада буде «закликати своїх членів та відповідні міжнародні організації сприяти позитивному рішення з обов'язкового лоцманського проведення в особливо чутливих проходах в Балтійському морі».

Заслуговує на увагу Програма регіональних морів, прийнята ЮНЕП (Програмою ООН по навколишньому середовищу – the United Nations Environment Programme, UNEP) в 1974 р. Реалізація цієї програми склала третю модель регіонального правового регулювання захисту морського навколишнього середовища. На сьогодні Програма охоплює 11 регіонів (Середземне, Червоне моря, Аденську, Персидську та Оманську затоки, район Карибського моря та ін.), у рамках яких прийняті спеціальні угоди. Найбільш яскравою ілюстрацією цієї моделі може слугувати співробітництво середземноморських держав.

Успішним прикладом регіонального співробітництва було проведення в квітні 1978 р. Кувейтської регіональної конференції повноважених представників із захисту та розвитку морського середовища та прибережних районів, яка прийняла ряд документів, стосовно захисту району Персидської, Оманської та Аденської заток, який підпадає під значну загрозу забруднення в результаті видобутку в цьому районі нафти та її перевезення на танкерах.

Конференція прийняла: План дій по захисту та розвитку морського середовища та берегових районів прибережних держав; Кувейтську регіональну конвенцію про співробітництво у справі захисту морського середовища від забруднення; Протокол про регіональне співробітництво при боротьбі із забрудненням нафтою та іншими шкідливими речовинами в надзвичайних ситуаціях, а також ряд відповідних резолюцій.

Основний інтерес представляє Кувейтська конвенція, яка складається із преамбули та 30 статей і має багато спільного з Барселонською конвенцією. Подібно до останньої, Кувейтська конвенція перш за все проголошує загальний обов'язок сторін захищати район, на який поширюється її дія, а також в загальній формі передбачає боротьбу із забрудненням джерела кожного виду. В конвенції міститься також й низка інших положень таких, наприклад, як положення про наукове та технічне співробітництво, про оцінку стану довкілля, про технічну та іншу допомогу, про співробітництво в боротьбі із забрудненням за надзвичайних обставин.

Стосовно свого подальшого вдосконалення конвенція передбачає, що, окрім подальшого протоколу (стороною якого автоматично стає кожна договірна держава), буде здійснюватись співробітництво в підготовці та прийнятті інших відповідних протоколів (ст. III).

У відповідності до Конвенції заснована регіональна організація по захисту морського середовища (ст. XVI – XVIII).

У 1983 році укладено Конвенцію з охорони та поліпшення морського середовища Карибського регіону. Конвенція не розповсюджується на внутрішні води. Відповідно до ст. 4 сторони повинні індивідуально або сумісно вживати в межах міжнародного права необхідні заходи з охорони, зменшення та контролю за забрудненням в конвенційному районі.

Таким чином, на регіональному рівні в рамках Програми регіональних морів ЮНЕП створена широка, хоча й не всеосяжна мережа угод із захисту морського природного середовища. Вони охоплюють такі регіони, як Середземне море (Конвенція про захист Середземного моря від забруднення, Барселона, 16 лютого 1976 р., протоколи в 1976, 1980 і 1982 р.), Перська затока (Кувейтська регіональна конвенція про співробітництво в області захисту морського природного середовища від забруднення, Кувейт, 24 квітня 1978 р., протоколи в 1978, 1989 і 1990 р.), Західна Африка (Конвенція про співробітництві в області захисту та розвитку морського і берегового природного середовища в Західному і Центральноафриканському регіоні (Абіджан, 23 березня 1981 р. із протоколом 1981 р.), південно-східна частина Тихого океану (Конвенція про захист морського природного середовища і берегових районів південно-східної частини Тихого океану (Ліма, 12 листопада 1981 р., протоколи в 1981, 1983 і 1989 р.), Червоне море (Регіональна конвенція про збереженні природного середовища Червоного моря і Аденської затоки (Джидда, 14 лютого 1982 р., протокол в 1982 р.), Карибське море (Конвенція про захист і розвиток морського природного середовища Карибського басейну (Картахена дес Індіас, 24 березня 1983 р., протоколи в 1983 і 1990 р.), Східна Африка (Конвенція про захист, використання та розвиток морського і берегового природного середовища Східноафриканського регіону (Найробі, 21 червня 1985 р., 2 протоколи в 1985 р.) і південна частина Тихого океану (Конвенція про захист природних ресурсів і природного середовища в південній частині Тихого океану (Нумеа, 24 листопада

1986 р., 2 протоколи в 1986 р.). Ще біля шести конвенцій перебувають на різних стадіях планування. Ці угоди доповнені протоколами, що охоплюють широке коло питань, у тому числі регулювання наземних джерел забруднення, скидання відходів в океан, забруднення океану морськими буровими вишками та їхнє виведення з експлуатації, зони, що перебувають під спеціальним захистом і охороною дикої природи.

Доцільність регіонального підходу до вирішення морських екологічних проблем була підкреслена в положеннях Частини XII «Захист і збереження морського середовища» Конвенції ООН з морського права 1982 р. Так, ст. 197 встановлює, що держави співробітничать на всесвітній та, коли це доречно, на регіональній основі безпосередньо або через компетентні міжнародні організації у формулюванні або розробці міжнародних норм, рекомендованих стандартів та практик і процедур, що відповідають цій Конвенції, для захисту та збереження морського середовища з урахуванням характерних регіональних особливостей.

Незважаючи на ряд позитивних досягнень у створенні правових механізмів для регіонального співробітництва в сфері захисту та збереження морського середовища, Конвенція ООН з морського права 1982 р. має чимало положень, які не можуть прямо застосовуватися внаслідок свого загального характеру. Представляється, що інститут санкцій за порушення міжнародних норм і стандартів із захисту та збереження морського середовища також не одержав належної розробки в Конвенції ООН з морського права 1982 р. Це свідчить про необхідність подальшого розвитку та вдосконалення міжнародно-правових інститутів по забезпеченню екологічної безпеки Світового океану, в тому числі й на регіональному рівні.

Нові реалії в сфері перевезень нафтопродуктів, обумовлені низкою екологічних катастроф, пов'язаних з аваріями танкерів, змусили як міжнародні організації, так й багато судноплавних компаній переоцінити можливості та перспективи діяльності й замислитися про більш суворі заходи із забезпечення безпеки послуг з перевезення нафти та нафтопродуктів морем з погляду захисту і охорони морського середовища.

Багато держав не впевнені в тому, що за дотриманням правил ведеться суворий контроль. Такі країни формують регіональні організації, що проводять власні перевірки. Наприклад, в Європі 18 держав приєдналися до Паризького меморандуму, відповідно до якого здійснюється до 18 тисяч інспекцій на рік.

В 1974 р. була укладена Гельсінська конвенція із захисту морського середовища району Балтійського моря, що регулює практично всі питання боротьби із забрудненням цього регіону. В цьому документі містяться норми, що регулюють відносини по запобіганню забруднення з суден, з наземних джерел, в результаті розвідки та розробки мінеральних ресурсів морського дна, в результаті захоронення, по здійсненню відповідальності за збиток, заподіяний забрудненням, з вирішення спорів та ін.

В 1992 р. була укладена нова Конвенція про захист морського середовища району Балтійського моря, що поширила свою дію й на внутрішні води прибалтійських держав. Конвенція набула чинності 17 січня 2000 р.

Відповідно до цієї Конвенції сторони індивідуально або спільно вживають всіх належних законодавчих, адміністративних або інших відповідних заходів для запобігання та ліквідації забруднення з метою сприяння забезпеченню екологічного відродження району Балтійського моря та збереження його екологічного балансу.

Сторони застосовують принцип попереджувальних дій, тобто вживають превентивних заходів у випадку, коли є підстави думати, що речовини або енергія, внесені прямо або побічно в морське середовище, можуть створити небезпеку для здоров'я людини, завдати шкоди живим ресурсам і морським екосистемам і збитків використанню моря для відпочинку або перешкоджати іншим законним видам використання моря, навіть якщо відсутні переконливі докази причинного зв'язку між таким внесенням і його впливом. З метою запобігання та ліквідації забруднення району Балтійського моря сторони сприяють використанню найкращої природоохоронної практики і найкращі наявні технології. Якщо скорочення надходжень в результаті використання найкращої природоохоронної практики та найкращої наявної технології, не приводить до екологічно прийнятних результатів, необхідним є вжиття додаткових заходів. Сторони застосовують принцип «забруднювач сплачує». Сторони також забезпечують проведення вимірів і розрахунків скидів у воду та викидів в атмосферу із крапкових джерел і надходження у воду та атмосферу з розосереджених джерел науково обґрунтованими методами з метою оцінки стану морського середовища Балтійського моря.

Сторони також роблять все можливе для забезпечення того, щоб виконання положень цієї Конвенції не привело до трансграничного

забруднення районів, розташованих за межами району Балтійського моря. Крім того, відповідні заходи не повинні призводити до неприйнятних екологічно напружених ситуацій стосовно якості повітря та атмосфери, води, ґрунту та підземних вод, неприйнятному видаленню шкідливих і великих обсягів відходів або збільшенню небезпечних для здоров'я людини.

Відповідно до Конвенції сторони зобов'язуються вживати заходів із запобігання та ліквідації забруднення морського середовища району Балтійського моря зі всіх джерел. Шкідливі речовини із крапкових джерел не повинні вводитися прямо або побічно до морського середовища району Балтійського моря, крім їхнього надходження в незначних кількостях, без попереднього спеціального дозволу, виданого відповідним національним органом відповідно до принципів, викладених в конвенції.

10 вересня 2001 р. в Копенгагені (Данія) відбулася позачергова сесія Гельсінської комісії на міністерському рівні (HELCOM EXTRA 2001). Причиною скликання послужила аварія танкера «Baltic Carrier» (29 березня 2001 р.) біля берегів Данії. Після напружених дискусій і консультацій була схвалена Декларація з безпеки мореплавства та реагування на надзвичайні ситуації в районі Балтійського моря, так звана Копенгагенська декларація ХЕЛКОМ. В документі прийнята позиція делегації Російської Федерації в частині виключення статті, що стосується встановлення обов'язкового лоцманського проведення в Балтійських протоках, а також у частині недоцільності визначення району Балтійського моря в якості особливо уразливого району і розширення Гельсінської конвенції 1992 р. на реагування на березі у випадку аварійних розливів нафти. До Декларації включені положення, що стосуються встановлення місць притулків для суден, що терплять біду.

В ході підготовки цієї Декларації було пророблене питання, що стосується прискореного виведення з експлуатації однокорпусних танкерів. Відповідний розділ проекту Декларації заснований на тих вимогах, які були розроблені на 46-й сесії Комітету із захисту морського середовища у вигляді поправок до правила 13 G Додатку I до Конвенції МАРПОЛ 73/78, і не порушує досягнутий з цього питання компроміс у частині віку суден, що підлягають виведенню з експлуатації.

Таким чином, Копенгагенська декларація ХЕЛКОМ, незважаючи на те, що робота в цьому напрямку триває, розробляються програми й

плани з її виконання, є черговим помітним кроком країн району Балтійського моря у справі посилення безпеки мореплавства та захисту морського середовища регіону.

Підбиваючи підсумок, можна констатувати наступне. Наявність багатьох міжнародних договорів в сфері охорони морського середовища свідчить про те, що на сьогодні в міжнародному морському праві сформувався принцип охорони морського середовища. «Екологізація» стає все більше характерною рисою сучасного міжнародного морського права. Особливо яскраво це проявляється в сфері торговельного мореплавства, де найбільш чітко та послідовно здійснюється реалізація міжнародно-правових норм, спрямованих на захист екології.

Інший важливий висновок полягає в наступному. Міжнародно-правовий захист Світового океану від забруднення характеризується найбільш розвинутою системою відповідних норм та інститутів. Саме морські конвенції та механізми реалізації і забезпечення виконання їхніх норм можуть слугувати гарним взірцем ефективності міжнародно-правових заходів захисту та схоронності навколишнього середовища.

Чорне море — одне з найвіддаленіших від Світового океану. Площа його водозбірного басейну значно перевищує площу самого моря. Це зумовлює його надзвичайну чутливість до впливу людської діяльності. Протягом останніх десятиліть відбувалися евтрофікаційні процеси, забруднення морського шельфу токсичними речовинами, абразія берегів, втрати біологічного різноманіття і рибних ресурсів, значні втрати рекреаційних ресурсів. Перевищення обсягу забруднень над асиміляційною здатністю морської екосистеми, надходження до моря чужинних біологічних видів, використання природних морських ресурсів в обсягах, що перевищують їх потенціал, застосування екологічно шкідливих технологій добування морських ресурсів, транспортування і перевантаження морських вантажів тощо протягом останніх 30 років обумовили значні зміни природного стану морського довкілля. Мікробіологічне забруднення прибережних вод стоками комунальних підприємств часто унеможливило їх використання для оздоровлення людей. Хвильова абразія призводить до поширення небезпечних геологічних процесів уздовж усього морського узбережжя.

Чорне море є найбільш ізольованим морським навколишнім середовищем Європи, Площу поверхні Чорного моря можна порівняти з Балтійським чи Північним морями.

Забруднення нафтою і нафтові розливи визнаються одними з головних загроз морському навколишньому середовищу Чорного моря. Присутність ризику, пов'язаного з активними перевезеннями, вимагає координації всіх ресурсів реагування на надзвичайні ситуації на національному і регіональному рівні.

Одним з негативних впливів на морське середовище є днопоглиблювальні та гідромеханізовані роботи, які здійснювалися в територіальному морі та на шельфі Чорного моря.

Проблемою прибережної смуги є також берегова ерозія. Близько 2600 км берегової лінії руйнується від змивання та ерозії. Понад 100 га землі втрачається для різного використання щороку. Це призводить до зменшення територій для містобудування і розвитку туризму, має згубний вплив на берегову екосистему.

Найчутливішою до антропогенного навантаження є прибережна частина Чорного моря, особливо у зоні діяльності портів, гирлових річкових зонах, а також зонах впливу великих міст. Прибережну частину Чорного моря забруднюють берегові підприємства, які скидають стічні води в море.

Значна частина забруднювальних речовин потрапляє до моря внаслідок діяльності об'єктів комунального господарства великих міст на узбережжі — Одеси, Севастополя, Феодосії та інших.

Незважаючи на зазначені недоліки протягом останніх років, стан навколишнього середовища Чорного моря дещо покращився і має тенденцію до стабілізації. За даними моніторингу, за останні роки вміст у воді біогенних речовин знаходиться на постійному рівні, який є значно нижчим за гранично допустиму кількість для азоту амонійного, нітратів та фосфатів. Це пов'язано зі зниженням інтенсивності внесення мінеральних добрив, пестицидів на сільськогосподарські угіддя, що сприяло зменшенню вимивання біогенних і забруднювальних речовин з водозбірних територій основних річок. Основними забруднювальними компонентами морського середовища є нафтопродукти. Постійний вміст нафтопродуктів у морській воді пов'язаний з діяльністю промислових підприємств, портів, втратами під час бункерних операцій, виносом до моря з річковими водами і стічними водами комунальних очисних споруд.

З метою зменшення негативного впливу на морське середовище Чорного моря було прийнято Конвенцію про захист Чорного моря від

забруднення 1992 р., яка була покликана, враховуючи відповідні положення Конвенції по запобіганню забруднення моря скиданнями відходів та інших матеріалів 1972 року з поправками Міжнародної конвенції по запобіганню забруднень з суден 1973 року і Протоколу 1978 року з поправками, Конвенції про контроль за транскордонним перевезенням небезпечних відходів та їх знищенням 1989 року; та Міжнародної конвенції по забезпеченню готовності на випадок забруднення нафтою, боротьбі з ним та співробітництву 1990 року, визнаючи важливе значення принципів, прийнятих в рамках Наради з безпеки співробітництва в Європі, забезпечити співробітництво держав, які її підписали (Україна, Туреччина, Російська Федерація, Румунія, Грузія, Болгарія) в сфері скорочення і збереження під контролем забруднення морського середовища Чорного моря, запобігання йому, а також з метою захисту і збереження середовища.

Ця Конвенція застосовується власне до Чорного моря з південною границею, яку утворює для цілей даної Конвенції лінія, що з'єднує миси Келара і Дал'ян. Для цілей цієї Конвенції посилення на Чорне море включає територіальне море і виключну економічну зону кожної Договірної Сторони в Чорному морі. Разом з тим, будь-яким протоколом до цієї Конвенції може бути передбачене інше для цілей такого протоколу.

Відповідно до ст. 2 Конвенції забруднення морського середовища означає привнесення людиною, прямо чи посередньо, речовин або енергії в морське середовище, включаючи естуаріз, яке призводить або може призвести до таких згубних наслідків, як шкода живим ресурсам і життю в морі, небезпечна для здоров'я людини, утворення перешкод для діяльності на морі, в тому числі для рибальства та інших правомірних видів використання моря, зниження якості використовуваної морської води та погіршення умов відпочинку.

Визначено основні види забруднюючого впливу:

- забруднення небезпечними речовинами і матеріалами;
- забруднення з джерел, що перебувають на суші;
- забруднення з суден;
- забруднення у надзвичайних ситуаціях;
- забруднення, викликане похованням;
- забруднення, викликане діяльністю на континентальному шельфі;

- забруднення з атмосфери або через неї;
- забруднення небезпечними відходами під час їх транскордонного переміщення.

Конвенцією передбачається співробітництво договірних сторін у проведенні наукових досліджень, спрямованих на захист і збереження морського середовища Чорного моря, здійснюють, коли це доцільно, спільні програми наукових досліджень та обмінюються відповідними науковими даними та інформацією. Сторони співробітничать у проведенні досліджень, спрямованих на розробку шляхів і засобів оцінки характеру і ступеня забруднення та його впливу на екологічну систему у водному стовпі та відкладеннях, виявлених забруднених районів, вивчення і оцінку факторів небезпеки і розробку заходів для їх усунення, зокрема, вони розробляють альтернативні засоби обробки, вилучення ліквідації або використання небезпечних речовин.

Співробітництво здійснюється через Комісію у встановленні відповідних наукових критеріїв для формулювання і розробки правил, стандартів, а також рекомендованих практики і процедур для запобігання забрудненню морського середовища Чорного моря, його скорочення та зберігання під контролем. Через Комісію, зокрема, розробляються спільні програми моніторингу, що охоплюють усі джерела забруднення, а також створюють для Чорного моря систему моніторингу забруднення, включаючи при необхідності двосторонні або багатосторонні програми нагляду, вимірювання, оцінки та аналізу факторів небезпеки або наслідків забруднення морського середовища Чорного моря. У випадку, коли сторони мають достатні підстави вважати, що діяльність в рамках їхньої юрисдикції або під їхнім контролем може призвести до істотного забруднення або до значних шкідливих змін морського середовища Чорного моря, вони до початку такої діяльності оцінюють її потенційні наслідки на основі всієї відповідної інформації і даних моніторингу і направляють результати таких оцінок Комісії.

Сторони за необхідності співробітничать у розробці, одержанні і впровадженні чистих і маловідходних технологій, зокрема шляхом вжиття заходів для сприяння обміну такими технологіями. Кожна сторона призначає компетентний національний орган, відповідальний за наукову діяльність і моніторинг.

Відповідно до ст. XVI сторони несуть відповідальність за виконання своїх міжнародних зобов'язань по захисту і збереженню морського середовища Чорного моря. Кожна Сторона приймає норми і правила щодо відповідальності за шкоду, заподіяну фізичними або юридичними особами морському середовищу Чорного моря в районах, над якими вона здійснює відповідно до міжнародного права свій суверенітет, суверенні права або юрисдикцію.

Сторони забезпечують, щоб у їхніх правових системах була передбачена можливість оперативного одержання належної компенсації або іншого відшкодування втрат заподіяних забрудненням морського середовища Чорного моря, що їм заподіяли фізичні або юридичні особи, які перебувають під їхньою юрисдикцією.

Сторони співробітничать у розробці і узгодженні своїх законів, правил і процедур щодо відповідальності, оцінки і компенсації шкоди, заподіяної забрудненням морського середовища Чорного моря, з тим, щоб максимально забезпечити охорону і захист від забруднення Чорного моря в цілому.

Для здійснення мети цієї Конвенції Сторони створюють Комісію по захисту морського середовища Чорного моря від забруднення. Кожна зі сторін представлена в Комісії одним представником, який може мати заступників, радників і експертів. Головування в Комісії здійснюється кожною стороною по черзі в порядку англійського алфавіту. Першим Головою Комісії був представник Республіки Болгарія. Голова виконує свої функції протягом одного року і в цей час не може діяти як представник своєї держави. У випадку, коли місце Голови стає вакантним, сторона, яка головує в Комісії, призначає наступника, який залишається на цій посаді до закінчення строку повноважень Голови даної Сторони. Комісія проводить засідання не рідше одного разу на рік. На прохання будь-якої Договірної Сторони Голова скликає позачергове засідання.

Рішення і рекомендації Комісії ухвалюють причорноморськими державами на основі принципу одноголосності.

Допомогу Комісії в її роботі надає постійно діючий Секретаріат. Комісія призначає директора-виконавця та інших посадових осіб Секретаріату. Директор-виконавець призначає технічний персонал відповідно до правил, які будуть ухвалені Комісією. Секретаріат складається з громадян усіх причорноморських держав.

Штаб-квартира Комісії і Секретаріату перебуває в Стамбулі. Місце розташування штаб-квартири може бути змінено рішенням сторін, прийнятим на основі консенсусу.

Комісія ухвалює власні правила процедури для виконання своїх функцій, організує свою діяльність і створює допоміжні органи відповідно до положень цієї Конвенції.

Представники, радники і експерти сторін користуються на території відповідної сторони дипломатичними привілеями та імунітетами згідно з міжнародним правом. Привілеї та імунітети посадових осіб Секретаріату визначаються угодою між сторонами.

Комісія:

1. Сприяє виконанню цієї Конвенції та інформує про свою діяльність сторони.

2. Ухвалює рекомендації щодо заходів, необхідних для досягнення цілей Конвенції.

3. Розглядає питання, пов'язані з виконанням Конвенції, та ухвалює при необхідності рекомендації про поправки до Конвенції і до Протоколів, включаючи поправки до додатків до Конвенції і до Протоколів.

4. Розробляє критерії щодо запобігання забрудненню морського середовища Чорного моря, його скорочення, збереження під контролем та ліквідації наслідків забруднення, а також рекомендації заходів у цьому напрямі.

5. Сприяє життю сторонами додаткових заходів, необхідних для захисту морського середовища Чорного моря, і з цією метою одержує, обробляє і розповсюджує серед сторін відповідну наукову, технічну і статистичну інформацію, а також сприяє науково-технічним дослідженням.

6. Співробітничает з компетентними міжнародними організаціями, передусім з метою розробки відповідних програм або одержання допомоги для досягнення цілей Конвенції.

7. Розглядає будь-які питання, поставлені сторонами.

8. Виконує інші функції, передбачені іншими положеннями цієї Конвенції або покладені на Комісію одноголосним рішенням сторін.

З огляду на пункт 8 статті XVII Конвенції про захист Чорного моря від забруднення, підписаної у Бухаресті 21 квітня 1992 року, який передбачає, що представники, заступники представників, радники й експерти Договірних Сторін користуються на території відпо-

відної Договірної Сторони привілеями та імунитетами згідно з міжнародним правом у 2000 році було прийнято Угоду про привілеї та імунітети Комісії із захисту Чорного моря від забруднення.

Угода передбачає користування Комісією правами юридичної особи. Комісія правоздатна: а) укладати договори, б) набувати і розпоряджатися рухомим і нерухомим майном, с) порушувати справи в суді.

У рамках своєї офіційної діяльності Комісія користується імунітетом від усіх форм судового провадження, за винятком випадків:

а) цивільного позову третьої сторони за шкоду, заподіяну в результаті нещасного випадку, спричиненого транспортним засобом, що належить Комісії або використовується для її цілей, якщо ця шкода не покривається за рахунок страхування;

б) цивільного позову, пов'язаного зі смертю або тілесними ушкодженнями, викликаними дією чи бездіяльністю з боку Комісії або члена її персоналу.

Майно й активи Комісії, де б і в чийм би розпорядженні вони не знаходилися, не підлягають обшуку, реквізиції, конфіскації, експропріації та будь-якій іншій формі втручання шляхом виконавчих, адміністративних, судових чи законодавчих дій.

Приміщення Комісії є недоторканими. Уряд приймаючої Договірної Сторони, згідно зі статусом Комісії як міжурядової організації, вживає належних заходів із захисту від будь-якого вторгнення або завдання шкоди, а також для запобігання порушенням спокою поблизу приміщень Комісії чи в цих приміщеннях. Приміщення Комісії мають бути забезпечені необхідними комунальними послугами, включаючи електропостачання, водопостачання, каналізацію, газопостачання, поштові послуги, телефон, факсимільний і телекний зв'язок, модем, електронну пошту, зливу каналізацію, збір сміття і протипожежну охорону. Такі комунальні послуги надаються на умовах, не менш сприятливих за ті, що надаються Урядом приймаючої Договірної Сторони іншим спеціалізованим агенціям ООН.

У рамках здійснення своєї офіційної діяльності, не будучи обмеженою фінансовим контролем, інструкціями або мораторіями будь-якого роду, крім тих, що застосовуються сторонами спільно, Комісія може:

а) мати у своєму розпорядженні фонди, золото або валюту будь-якого роду та працювати з рахунками в будь-якій валюті;

б) вільно переводити свої фонди, золото або валюту з однієї країни до іншої або в межах приймаючої сторони і конвертувати будь-яку валюту, що знаходиться у її розпорядженні, у будь-яку іншу валюту.

Архіви Комісії є недоторканими незалежно від того, де та в чийм розпорядженні вони знаходяться. Термін «архів» означає всю кореспонденцію, документи, рукописи, фотографії, плівки та записи, що належать або знаходяться у Комісії або в інших фізичних або юридичних осіб, призначених Комісією для цієї мети (ст. 7)

Відповідно до ст. 8 Комісія, її активи, прибутки і інше майно звільняються:

а) від усіх прямих податків, включаючи прибутковий і корпоративний податки; однак передбачається, що Комісія не буде вимагати звільнення від сплати таких податків, що у дійсності є нічим іншим, як платою за комунальні послуги;

б) від митних платежів і обмежень на ввіз і вивіз Комісією предметів для службового користування, а також її видань, за винятком зборів за конкретні послуги, сплата яких може вимагатися від Комісії у зв'язку з таким ввозом та вивозом. Однак при цьому розуміється, що предмети, ввезені за такого звільнення, не будуть продаватися в країні, до якої вони були ввезені, за винятком випадку, коли це узгоджено із заінтересованим Урядом;

с) для цілей цієї статті термін «збори» означає митні збори, податки та пов'язані з ними сплати, які встановлені або можуть бути встановлені згідно з нормами і правилами відповідних Договірних Сторін.

Як правило, Комісія не вимагає звільнення від сплати акцизних зборів і таких податків, як ПДВ, що включаються у ціну при продажі послуг або рухомого і нерухомого майна. Проте у тих випадках, коли Комісія купує для офіційних цілей значний обсяг послуг чи майна, що обкладаються або підлягають обкладенню такими зборами або податками, Уряд відповідної сторони кожного разу, коли це можливо, вживає належних адміністративних заходів для звільнення або повернення суми збору або податку.

В розвиток зазначених угод у 2002 року було прийнято Протокол про збереження біорізноманіття та ландшафтів Чорного моря до Конвенції про захист Чорного моря від забруднення, метою якого є підтримання екосистеми Чорного моря в доброму екологічному стані,

а його ландшафтів – у сприятливих умовах, захист, зберігання та ста-
ле управління біологічним та ландшафтним різноманіттям Чорного
моря для збагачення біоресурсів.

Протокол є правовим інструментом для розвитку, гармонізації та
посилення необхідних кроків в екологічній політиці, стратегії та захо-
дах стосовно збереження, захисту й сталого управління природними,
історичними, культурними та естетичними ресурсами та спадщиною
чорноморських держав для нинішнього та майбутніх поколінь.

Відповідно до ст. 3 Протоколу, територією, на яку поширюється
дія цього Протоколу, є район Чорного моря на північ від мисів Кела-
гра та Дал'ян, води, морське дно, підґрунтя до лінії прісних вод. Вона
також уключає:

- Азовське море як частину Чорноморського басейну, що має
надзвичайно важливе значення для збереження біорізноманіття й
ландшафтів;

- прибережні зони, визначені кожною Договірною Стороною, зо-
крема водно-болотні угіддя.

Статтею 4 передбачає обов'язок для сторін щодо вжиття всіх не-
обхідних заходів для:

- а) охорони, збереження, поліпшення та управління в сталий та
екологічно безпечний спосіб районами особливої біологічної або
ландшафтної цінності, перш за все шляхом створення заповідних те-
риторій відповідно до процедури, описаної в додатку 1;

- б) забезпечення підтримки сприятливого природоохоронного
статусу й стану середовища існування, наближеного до недоторкано-
го, для видів, що трапляються на території, до якої застосовується цей
Протокол;

- с) забезпечення сталого використання економічно важливих ви-
дів, особливо живих морських ресурсів;

- д) відродження та відновлення порушених територій, що мали
раніше високу цінність з погляду біологічного різноманіття й ланд-
шафтів;

- е) відродження та підтримання в доброму стані ландшафтів висо-
кої природної, історичної, культурної та естетичної цінності.

Сторони вживають усіх необхідних заходів для регулювання на-
вмисного введення та запобігання випадковому введенню немісцевих
видів або генетично модифікованих організмів у дику флору та фауну

та забороняють дії, які можуть мати шкідливий вплив на екосистеми, середовища існування або види на території, до якої застосовується цей Протокол.

Сторони намагаються вживати всіх відповідних заходів для викоринення або зменшення до можливого рівня чисельності видів, які вже введені, якщо видається, що такі види завдають шкоди або можуть потенційно завдати шкоди екосистемам, ландшафтам, середовищам існування або видам на території, до якої застосовується цей Протокол (ст. 5).

Сторони несуть відповідальність за виконання своїх міжнародних зобов'язань стосовно охорони й збереження біологічного та ландшафтного різноманіття Чорного моря.

Кожна сторона затверджує правила й положення стосовно відповідальності за шкоду, завдану фізичними та юридичними особами біологічному та ландшафтному різноманіттю Чорного моря в районах, в яких вона відповідно до міжнародного права здійснює свій суверенітет, суверенні права чи юрисдикцію.

Сторони сприяють будь-якому судовому процесу або процедурі відповідно до своїх правових систем, для швидкої та адекватної компенсації або іншої допомоги в разі шкоди, завданої внаслідок забруднення або людської діяльності, біологічному та ландшафтному різноманіттю Чорного моря фізичними або юридичними особами в рамках їхньої юрисдикції.

Сторони співробітничать у галузі розробки та гармонізації своїх законів, правил і процедур, що стосуються відповідальності, оцінки та компенсації за шкоду, завдану людською діяльністю та (або) забрудненням морського середовища Чорного моря для забезпечення найвищого ступеню стримування та охорони біологічного та ландшафтного різноманіття Чорного моря в цілому.

Кожна Сторона забезпечує відповідно до своїх можливостей фінансову підтримку та стимулювання національної (регіональної) діяльності, метою якої є досягнення цілей цього Протоколу, відповідно до своїх національних планів, пріоритетів і програм.

Відповідно до Додатку I до Протоколу метою територій, що охороняються, є збереження:

а) репрезентативних типів берегових та морських екосистем, водно-болотних угідь та ландшафтів в розмірах, адекватних для за-

безпечення довготривалої життєздатності й підтримання їхньої унікальної біологічної та ландшафтної різноманітності;

б) середовищ існування, біоценозів, екосистем чи ландшафтів, які перебувають під загрозою зникнення на їхніх природних територіях чи в районах поширення в Чорному морі або які характеризуються зменшенням природної території поширення чи естетичної цінності;

с) середовищ існування, критичних для виживання, репродукції та відновлення видів флори й фауни, що перебувають під загрозою зникнення;

д) місць, які мають важливе наукове, естетичне, ландшафтне, культурне чи освітнє значення.

Наступною угодою щодо співробітництва в регіоні Чорного моря став План дій у надзвичайних ситуаціях на Чорному морі до Протоколу про співробітництво в боротьбі з забрудненням Чорного моря нафтою й іншими шкідливими речовинами внаслідок надзвичайних ситуацій 2006 року, укладений між тими самими державами та спрямований на швидке та ефективне реагування на інциденти забруднення моря, внаслідок якого сталося або може статися погіршення навколишнього середовища Чорного моря.

План дій у надзвичайних ситуаціях на Чорному морі містить у собі дві частини:

Частина 1: Реагування на нафтові Розливи;

Частина 2: Реагування на інші, ніж нафта, шкідливі речовини (у стадії розробки).

Мета Плану полягає в тому, щоб установити механізм взаємодопомоги, відповідно до якого компетентні національні органи влади Договірних сторін будуть співпрацювати, координувати й об'єднувати зусилля при реагуванні на інциденти забруднення моря, що забруднили чи загрожують забруднити їх узбережжя, територіальні води і виняткові економічні зони (далі – зони відповідальності) Договірних сторін, а також, якщо для реагування на інцидент сил однієї Договірної сторони недостатньо.

Загальна ціль Плану полягає в тому, щоб організувати швидке й ефективне реагування на нафтові розливи, що забруднюють або загрожують забруднити зону відповідальності однієї чи декількох Договірних сторін, а також, щоб полегшити співробітництво в області готовності і реагування на забруднення нафтою.

Для реалізації цієї мети визначені наступні цілі:

а) визначити ступінь співробітництва для виконання Плану між відповідальними національними органами влади, на оперативному рівні;

б) розподілити обов'язки і передбачити їх передачу від однієї з Договірних сторін іншій;

с) встановлювати принципи командування і зв'язку, та визначити відповідні структури;

д) забезпечувати дії суден і авіаційної техніки однієї з Договірних сторін, у зоні відповідальності інших Сторін;

е) визначити тип допомоги, що могла б бути забезпечена й умови надання допомоги;

ф) визначити заздалегідь фінансові й адміністративні засоби, пов'язані зі спільними діями у випадку надзвичайної ситуації.

Отже, необхідність укладення міжнародних договорів щодо охорони Чорного моря була обумовлена усвідомленням прибережними державами виключної серйозності екологічних проблем Чорного моря та неможливості вирішення заходами, прийнятими на національному рівні окремими країнами. Ці угоди покликані закласти основу для розгортання широкої взаємодії між причорноморськими державами з метою захисту та збереження морського середовища, проведення відповідних наукових досліджень, вироблення погоджених правил і стандартів з боротьби із забрудненням, певної уніфікації національного законодавства держав-учасниць.

Контрольні питання

1. Дослідіть історію регіонального співробітництва в галузі захисту морського навколишнього середовища.
2. Якими є основні положення Барселонської угоди 1976 року?
3. Які нормативно-правові акти міжнародного характеру були прийняті стосовно регіону Північне море – Північна Атлантика?
4. Якими є основні положення Конвенції про захист морського середовища району Балтійського моря 1992 р.?
5. Якими нормативно-правовими актами врегульоване міжнародне співробітництво щодо попередження забруднення Чорного моря?

5.4. НАЦІОНАЛЬНА ПРАВОВА БАЗА УКРАЇНИ ЩОДО ЗАХИСТУ, ЗБЕРЕЖЕННЯ ТА ПОПЕРЕДЖЕННЯ ЗАБРУДНЕННЯ МОРСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА

Охорона морського навколишнього середовища являє собою таку сферу відносин, що вимагає погоджених дій з боку як міжнародного права, так й національного законодавства. Успіх у вирішенні екологічних проблем залежить від ефективного співробітництва держав при раціональній взаємодії міжнародного та національного права.

Норми міжнародного та національного права про охорону морського середовища не можуть суперечити одна одному, тому вони повинні мати цілеспрямований характер, відповідати закономірним процесам, що відбуваються у Світовому океані, а також інтересам держав. Так, Україна, здійснюючи свою діяльність у сфері охорони морського середовища, застосовує не лише норми свого національного права, але й норми міжнародних договорів. Проте фахівцями зауважується: щоб норми міжнародного права про захист навколишнього середовища діяли та виконувалися поряд з нормами національного екологічного законодавства, необхідний цілий комплекс правових, організаційних і навіть психологічних умов.

Для успішної реалізації міжнародно-правових норм про охорону морського середовища на національному рівні необхідна їхня національно-правова імплементація. Це може бути прийняття, скасування або зміна державою національно-правових норм, що сприяють виконанню приписань міжнародного договору про охорону морського середовища, а також відсилання, коли держава включає до свого національного права норму, яка містить відсилання до норм міжнародного права, внаслідок чого останні можуть діяти всередині країни, тобто регулювати відносини між суб'єктами національного права.

Конвенція ООН з морського права 1982 р. прямо передбачає: «Держави приймають закони і правила для відвернення, скорочення і збереження під контролем забруднення морського середовища...» (ст. 207). Мова йде про приведення у відповідність до міжнародних зобов'язань національного законодавства, яке охоплює не тільки внесення змін, скасування застарілих або суперечливих норм, але й прийняття нових нормативних правових актів.

Україна формує свою внутрішньодержавну політику в сфері охорони морського середовища, орієнтуючись на принципи міжнародного права, в тому числі спеціальні принципи міжнародного екологічного права, та встановлені міжнародні стандарти в сфері користування морем. Стаття 16 Конституції України зазначає, що забезпечення екологічної безпеки і підтримання екологічної рівноваги на території України є обов'язком держави.

В Україні прийнято Морську доктрину до 2035 року, де зазначається, що, зокрема, основним завданням державної морської політики є підтримка та розвиток морегосподарської діяльності на технологічному, екологічному, соціальному рівні для забезпечення задоволення потреб українського суспільства, конкурентоспроможності на світовому ринку, повного використання геополітичного потенціалу держави, відповідності стандартам безпеки судноплавства.

Пріоритетами національних інтересів України у сфері морської діяльності є задоволення потреб її народу та економіки у використанні ресурсів Азовського і Чорного морів, Керченської протоки та інших районів Світового океану, посилення позиції України серед провідних морських держав, забезпечення її безпеки та суверенітету шляхом провадження економічно доцільної та екологічно безпечної морегосподарської діяльності, пов'язаної з: вивченням, розвідкою, видобуванням, використанням, збереженням та відтворенням природних ресурсів, забезпеченням їх невиснажливого використання; торговельним судноплавством, портовою діяльністю, суднобудуванням і судноремонтom; проведенням морських наукових досліджень і підготовкою та перепідготовкою фахівців у морській галузі; забезпеченням розвитку морського туризму, спорту та відпочинку; захисту і забезпечення свободи відкритого моря, зокрема безпечного судноплавства, рибальства, польотів повітряних суден, проведення наукових досліджень та провадження іншої діяльності; договірно-правового оформлення державного кордону на морі, його охорони і захисту суверенних прав України у її виключній (морській) економічній зоні, континентальному шельфі, внутрішніх морських водах та територіальному морі, у повітряному просторі над ними, на дні та в його надрах; захист території України з морських напрямків.

Основним принципом реалізації державної морської політики є, зокрема, збереження навколишнього природного середовища, забез-

печення екологічної безпеки та підтримання екологічної рівноваги морського середовища.

Кодексом торговельного мореплавства України закладено основні підвалини відповідальності за забруднення моря. Так, зокрема, ст. 23 «Допуск судна до плавання» передбачає, що судно може бути допущене до плавання тільки після того, як буде встановлено, що воно задовольняє вимоги безпеки мореплавства, охорони людського життя і навколишнього природного середовища.

Стаття 85 «Обов'язки судна щодо дотримання режиму порту» закріплює, що під час перебування в морському порту будь-яке судно зобов'язане дотримувати чинних законів і правил України, у тому числі тих, що стосуються безпеки порту і судноплавства в порту, митного, прикордонного, санітарного (фітосанітарного) режимів, лоцманського проведення, буксирування, рятувальних і суднопіднімальних робіт, якірної стоянки і надання місць біля причалів, навантаження і вивантаження вантажів, посадки і висадки людей, послуг, пов'язаних з навантажувально-розвантажувальними роботами, і будь-яких інших портових послуг, портових зборів, запобігання забрудненню навколишнього природного середовища.

Відповідно до ст. 94 у районах необов'язкового лоцманського проведення капітан морського порту може встановлювати обов'язкове лоцманське проведення суден:

а) які самі (ядерні судна та інші) або їх вантаж можуть становити загрозу заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу. Категорії таких суден доводяться до загального відома в обов'язковій постанові начальника морського порту;

б) які мають серйозні пошкодження корпусу, механізмів або обладнання, що може істотно вплинути на безпеку їх плавання в порту. У цьому випадку капітану судна вручається нотіс про те, що його судно має слідувати під лоцманським проведенням.

Питання охорони навколишнього середовища розглядаються й в інших статтях кодексу, але не зосереджені в окремий розділ або главу, що є, однією з недосконалостей цього нормативного акту. Вбачається за доцільне виокремити статті щодо забезпечення безпеки навколишнього середовища в ході провадження діяльності з торговельного мореплавства в окремий підрозділ головного морського закону України.

Відповідно до Закону України від 25 червня 1991 р. «Про охорону навколишнього природного середовища» охорона навколишнього природного середовища, раціональне використання природних ресурсів, забезпечення екологічної безпеки життєдіяльності людини – невід’ємна умова сталого економічного та соціального розвитку України. З цією метою Україна здійснює на своїй території екологічну політику, спрямовану на збереження безпечного для існування живої і неживої природи навколишнього середовища, захисту життя і здоров’я населення від негативного впливу, зумовленого забрудненням навколишнього природного середовища, досягнення гармонійної взаємодії суспільства і природи, охорону, раціональне використання і відтворення природних ресурсів. Цей Закон визначає правові, економічні та соціальні основи організації охорони навколишнього природного середовища в інтересах нинішнього і майбутніх поколінь.

Відповідно до ст. 3 Закону, основними принципами охорони навколишнього природного середовища є:

а) пріоритетність вимог екологічної безпеки, обов’язковість додержання екологічних стандартів, нормативів та лімітів використання природних ресурсів при здійсненні господарської, управлінської та іншої діяльності;

б) гарантування екологічно безпечного середовища для життя і здоров’я людей;

в) запобіжний характер заходів щодо охорони навколишнього природного середовища;

г) екологізація матеріального виробництва на основі комплексності рішень у питаннях охорони навколишнього природного середовища, використання та відтворення відновлюваних природних ресурсів, широкого впровадження новітніх технологій;

д) збереження просторової та видової різноманітності і цілісності природних об’єктів і комплексів;

е) науково обгрунтоване узгодження екологічних, економічних та соціальних інтересів суспільства на основі поєднання міждисциплінарних знань екологічних, соціальних, природничих і технічних наук та прогнозування стану навколишнього природного середовища;

є) обов’язковість екологічної експертизи;

ж) гласність і демократизм при прийнятті рішень, реалізація яких впливає на стан навколишнього природного середовища, формування у населення екологічного світогляду;

з) науково обґрунтоване нормування впливу господарської та іншої діяльності на навколишнє природне середовище;

и) безоплатність загального та платність спеціального використання природних ресурсів для господарської діяльності;

і) стягнення збору за забруднення навколишнього природного середовища та погіршення якості природних ресурсів, компенсація шкоди, заподіяної порушенням законодавства про охорону навколишнього природного середовища;

ї) вирішення питань охорони навколишнього природного середовища та використання природних ресурсів з урахуванням ступеня антропогенної змінності територій, сукупної дії факторів, що негативно впливають на екологічну обстановку;

й) поєднання заходів стимулювання і відповідальності у справі охорони навколишнього природного середовища;

к) вирішення проблем охорони навколишнього природного середовища на основі широкого міждержавного співробітництва.

Ст. 39 Закону до природних ресурсів загальнодержавного значення відносить, зокрема, територіальні та внутрішні морські води; природні ресурси континентального шельфу та виключної (морської) економічної зони, диких тварин, які перебувають у стані природної волі в межах території України, її континентального шельфу та виключної (морської) економічної зони.

Використання природних ресурсів громадянами, підприємствами, установами та організаціями здійснюється з дотриманням обов'язкових екологічних вимог:

а) раціонального і економного використання природних ресурсів на основі широкого застосування новітніх технологій;

б) здійснення заходів щодо запобігання псуванню, забрудненню, виснаженню природних ресурсів, негативному впливу на стан навколишнього природного середовища;

в) здійснення заходів щодо відтворення відновлюваних природних ресурсів;

г) застосування біологічних, хімічних та інших методів поліпшення якості природних ресурсів, які забезпечують охорону навколишнього природного середовища і безпеку здоров'я населення;

д) збереження територій та об'єктів природно-заповідного фонду, а також інших територій, що підлягають особливій охороні;

е) здійснення господарської та іншої діяльності без порушення екологічних прав інших осіб;

є) здійснення заходів щодо збереження і невиснажливого використання біологічного різноманіття під час провадження діяльності, пов'язаної з поводженням з генетично модифікованими організмами (ст. 40 Закону).

Законом «Про охорону навколишнього природного середовища» передбачений економічний механізм охорони навколишнього природного середовища. Зокрема, економічні заходи забезпечення охорони навколишнього природного середовища передбачають:

а) взаємозв'язок усієї управлінської, науково-технічної та господарської діяльності підприємств, установ та організацій з раціональним використанням природних ресурсів та ефективністю заходів по охороні навколишнього природного середовища на основі економічних важелів;

б) визначення джерел фінансування заходів щодо охорони навколишнього природного середовища;

в) встановлення лімітів використання природних ресурсів, скидів забруднюючих речовин у навколишнє природне середовище та на утворення і розміщення відходів;

г) встановлення нормативів збору і розмірів зборів за використання природних ресурсів, викиди і скиди забруднюючих речовин у навколишнє природне середовище на утворення і розміщення відходів та інші види шкідливого впливу, утворення радіоактивних відходів (включаючи вже накопичені) та тимчасове зберігання радіоактивних відходів їх виробниками;

д) надання підприємствам, установам і організаціям, а також громадянам податкових, кредитних та інших пільг при впровадженні ними маловідхідних, енерго- і ресурсозберігаючих технологій та нетрадиційних видів енергії, здійсненні інших ефективних заходів щодо охорони навколишнього природного середовища;

е) відшкодування в установленому порядку збитків, завданих порушенням законодавства про охорону навколишнього природного середовища.

Збір за спеціальне використання природних ресурсів встановлюється на основі нормативів зборів і лімітів їх використання. Нормативи збору за використання природних ресурсів визначаються з ураху-

ванням їх розповсюдженості, якості, можливості відтворення, доступності, комплексності, продуктивності, місцезнаходження, можливості переробки, знешкодження і утилізації відходів та інших факторів.

Відповідно до ст. 44 Закону, збір за забруднення навколишнього природного середовища встановлюється на основі фактичних обсягів викидів, лімітів скидів забруднюючих речовин у навколишнє природне середовище і розміщення відходів, утворення радіоактивних відходів (включаючи вже накопичені) (обчислюється пропорційно обсягу та активності радіоактивних відходів, а також для експлуатуючої організації ядерних установок атомних електростанцій – на основі показників виробництва електричної енергії за певний період, для інших суб'єктів діяльності у сфері використання ядерної енергії, перелік яких визначається Кабінетом Міністрів України, – пропорційно активності радіоактивних матеріалів, та стягується одночасно з їх придбанням) та тимчасове зберігання радіоактивних відходів їх виробниками (обчислюється пропорційно терміну зберігання радіоактивних відходів понад встановлений строк з урахуванням їх обсягу та активності). Ліміти скидів забруднюючих речовин, крім утворення радіоактивних відходів (включаючи вже накопичені) та тимчасове зберігання радіоактивних відходів їх виробниками, в навколишнє природне середовище, утворення і розміщення відходів промислового, сільськогосподарського, будівельного й іншого виробництва та інші види шкідливого впливу в цілому по території Автономної Республіки Крим, областей, міст загальнодержавного значення або окремих регіонів встановлюються:

а) у випадках, коли це призводить до забруднення природних ресурсів республіканського значення, територій інших областей, – спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань екології та природних ресурсів;

б) в інших випадках – в порядку, що встановлюється Верховною Радою Автономної Республіки Крим, обласними, міськими (міст загальнодержавного значення) Радами, за поданням органів спеціально уповноваженого центрального органу виконавчої влади з питань екології та природних ресурсів.

Збори підприємств, установ, організацій, а також громадян за викиди і скиди забруднюючих речовин у навколишнє природне середовище, розміщення відходів та інші види шкідливого впливу в межах

лімітів відносяться на витрати виробництва, а за перевищення лімітів стягуються з прибутку, що залишається в розпорядженні підприємств, установ, організацій чи громадян.

Кримінальний кодекс України містить Розділ VIII «Злочини проти довкілля», в якому, зокрема, ст. 243 передбачає кримінальну відповідальність за забруднення моря в межах внутрішніх морських чи територіальних вод України або в межах вод виключної (морської) економічної зони України матеріалами чи речовинами, шкідливими для життя чи здоров'я людей, або відходами внаслідок порушення спеціальних правил, якщо це створило небезпеку для життя чи здоров'я людей або живих ресурсів моря чи могло перешкодити законним видам використання моря, а також незаконне скидання чи поховання в межах внутрішніх морських чи територіальних вод України або у відкритому морі зазначених матеріалів, речовин і відходів, у вигляді штрафу від трьохсот до восьмисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або обмеженням волі на строк до трьох років, або позбавленням волі на той самий строк, з позбавленням права обіймати певні посади чи займатися певною діяльністю на строк до трьох років або без такого. Ті самі діяння, якщо вони спричинили загибель або захворювання людей, масову загибель об'єктів тваринного і рослинного світу або інші тяжкі наслідки, – караються позбавленням волі на строк від двох до п'яти років з позбавленням права обіймати певні посади чи займатися певною діяльністю на строк до трьох років або без такого.

Неповідомлення спеціально відповідальними за те особами морських та повітряних суден або інших засобів і споруд, що знаходяться в морі, адміністрації найближчого порту України, іншому уповноваженому органу або особі, а у разі скидання з метою поховання – і організації, яка видає дозволи на скидання, інформації про підготовлюване або здійснене внаслідок крайньої потреби скидання чи невідворотні втрати ними в межах внутрішніх морських і територіальних вод України або у відкритому морі шкідливих речовин чи сумішей, що містять такі речовини понад встановлені норми, інших відходів, якщо це створило небезпеку для життя, здоров'я людей або живих ресурсів моря чи могло завдати шкоди зонам лікування і відпочинку або перешкодити іншим законним видам використання моря, – карається штрафом від ста до двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавленням права обіймати певні посади чи займати-

ся певною діяльністю на строк до п'яти років, або обмеженням волі на строк до трьох років.

Порушення законодавства про континентальний шельф України, що заподіяло істотну шкоду, а також невжиття особою, що відповідає за експлуатацію технологічних установок або інших джерел небезпеки в зоні безпеки, заходів для захисту живих організмів моря від дії шкідливих відходів або небезпечних випромінювань та енергії, якщо це створило небезпеку їх загибелі або загрожувало життю чи здоров'ю людей, – караються штрафом від ста до двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або обмеженням волі на строк до трьох років, або позбавленням волі на строк до двох років, з конфіскацією всіх знарядь, якими користувалася винувата особа для вчинення злочину або без такої (ст. 244 Кримінального кодексу України).

Кодекс України про адміністративні правопорушення в статті 59-1 передбачає склади правопорушень, пов'язаних з порушенням вимог щодо охорони територіальних і внутрішніх морських вод від забруднення і засмічення, зокрема, забруднення і засмічення територіальних і внутрішніх морських вод внаслідок скидів із суден, здійснених без дозволу спеціально уповноважених на те державних органів або з порушенням встановлених правил, – тягнуть за собою накладення штрафу на посадових осіб від тридцяти п'яти до сімдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Проведення навантажувальних та розвантажувальних робіт, що можуть призвести до забруднення територіальних і внутрішніх морських вод, без дозволу органів державного контролю в галузі охорони навколишнього природного середовища, якщо одержання такого дозволу передбачено законодавством України, – тягне за собою накладення штрафу на посадових осіб від двадцяти до сорока неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Неповідомлення адміністрації найближчого порту України про проведення внаслідок крайньої необхідності без належного на те дозволу скидання у море шкідливих речовин з судна або іншого плавучого засобу, повітряного судна, платформи чи іншої штучно спорудженої у морі конструкції, а у випадках скидання з метою поховання – і органу, який видає дозволи та таке скидання, одразу після здійснення або в ході здійснення такого скидання – тягне за собою накладення штрафу на посадових осіб судна або іншого плавучого засобу від сорока до сімдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Контрольні питання

1. На підставі яких нормативно-правових актів Україна формує свою внутрішньодержавну політику в області охорони морського середовища?
2. Якими нормативно-правовими актами врегульовано правовий режим охорони морського навколишнього середовища в Україні?
3. Які основні принципи охорони морського навколишнього середовища в Україні?
4. Якими нормативно-правовими актами встановлено відповідальність за забруднення морського навколишнього середовища України?

6. ВИРІШЕННЯ МІЖНАРОДНИХ ПУБЛІЧНИХ МОРСЬКИХ СПОРІВ

6.1. ПОНЯТТЯ МІЖНАРОДНОГО ПУБЛІЧНОГО МОРСЬКОГО СПОРУ

В міжнародному праві міжнародний спір визначається як об'єктивно існуюче зіткнення інтересів, що формально виражається в розбіжності точок зору відносно фактичних обставин або правових норм, виражене у формі односторонніх або двосторонніх претензій. Спір «виникає між державами з питання факта або права».

Сьогодні особливого значення набуває принцип неухильного виконання всіма державами своїх зобов'язань з міжнародного права. З прийняттям Конвенції ООН з морського права 1982 р. стала очевидною загальна потреба в суворому дотриманні цього принципу в сфері використання Світового океану і у підвищенні ролі правових засобів його охорони, серед яких важливе місце займає інститут мирного вирішення міжнародних спорів.

Принцип мирного вирішення міжнародних спорів, що виникають при використанні морських просторів і ресурсів, має важливе політико-правове значення в регулюванні міждержавних відносин в сфері діяльності держав з освоєння та використання Світового океану.

Односторонні дії держави в будь-якому районі Світового океану без врахування інтересів інших суб'єктів міжнародного права можуть завдати шкоди інтересам всього міжнародного співтовариства. Наприклад, одностороннє розширення меж національної юрисдикції зачіпає інтереси всіх держав, оскільки скорочує відкрите море та Міжнародний район морського дна, які відкриті для вільного та розумного користування.

Інтереси міжнародного співтовариства можуть бути порушені, наприклад, використанням живих ресурсів будь-якою державою в межах своєї юрисдикції. Збитки іншим державам можуть бути спричинені у зв'язку із забрудненням морського середовища, навіть в межах територіального моря прибережної держави.

Невиправдана заборона або обмеження наукових досліджень перешкоджає з'ясуванню дійсної картини і явищ, що відбуваються у Світовому океані, значною мірою знижує науковий і практичний потенціал всього людства.

Як показує практика, морські спори виникали найчастіше при здійсненні наступних заходів:

- встановлення границь територіального моря;
- визначення меж континентального шельфу;
- розмежування виключних економічних зон;
- видобуток декількома державами того самого виду живих ресурсів, або різних видів, але в одному районі;
- забезпечення вільного судноплавства в районах, що підпадають під юрисдикцію іншої держави;
- запобігання забруднення Світового океану.

Таким чином, можна дати визначення, що під міжнародним морським спором слід розуміти об'єктивно існуюче зіткнення інтересів (розбіжності в позиціях) між суб'єктами міжнародного права у зв'язку з використанням Світового океану, що виражається в діях, які мають юридичне значення для сторін.

Міжнародний публічний морський спір має місце в тому випадку, коли держави та інших суб'єктів міжнародного публічного права взаємно висувають претензії з приводу того самого предмета спору, пов'язаного з морекористуванням. Таким чином, цей спір характеризується конкретними учасниками, досить чіткими взаємними претензіями та певним предметом.

В основі вирішення міжнародного публічного морського спору лежить принцип мирного вирішення спорів, що зобов'язує сторони врегулювати спори тільки мирним шляхом. Іншим основним принципом є принцип вільного вибору засобів мирного вирішення спорів.

Принцип мирного вирішення спорів закріплений Конвенцією 1982 р. в двох формах: у вигляді загального зобов'язання держав вживати заходів щодо того, щоб виникаючі між ними розбіжності не

створювали ситуації, які загрожували б миру, і як конкретне завдання – мирно врегулювати свої спори щодо змісту конкретних норм Конвенції та методів їх імплементації.

Ідея створення обов'язкової системи врегулювання морських спорів, що забезпечує їхнє остаточне вирішення, і була покладена в основу Конвенції 1982 р., що передбачає багатоступінчасту гнучку систему з широким арсеналом засобів мирного вирішення спорів.

При цьому, не підриваючи існуючої системи мирного врегулювання міжнародних спорів, Конвенція 1982 р. зберігає можливість звернення до будь-яких засобів, зазначених у ст. 33 Статуту ООН, а також в регіональних або двосторонніх угодах (ст. ст. 279, 282). Ст. 280 Конвенції встановлює, що жодні засоби, закріплені частиною XV Конвенції, не стосуються права будь-яких держав-учасниць в будь-який час домовитися про врегулювання своїх спорів, які стосуються тлумачення або застосування цієї Конвенції, будь-якими мирними засобами за їхнім вибором.

Особливістю Конвенції 1982 р. є її функціональна спеціалізація, тобто врахування особливостей різних категорій спорів, що виникають в ході морської діяльності. Так, Конвенція 1982 р. регламентує порядок вирішення спорів, пов'язаних не тільки із застосуванням і тлумаченням самої Конвенції, але й будь-якої іншої міжнародної угоди, пов'язаного з Конвенцією 1982 р., а також окремих категорій морських спорів, таких як: у зв'язку з делімітацією морських просторів (ст. ст. 74, 83); у зв'язку із захистом і збереженням морського середовища (ст. ст. 200, 201, 235); у зв'язку з науково-дослідною діяльністю (ст. 265); у зв'язку з арештом і затримкою морських суден (ст. 292). Розділ 5 частини XI Конвенції спеціально присвячений вирішенню такої категорії морських спорів, як спори, що стосуються морського дна. Такі спори мають певну специфіку і вирішуються в спеціально створеному для цих цілей органі – Палаті по спорах, що стосуються морського дна, Трибуналі з морського права. Урегулюванню спорів, що стосуються тлумачення або застосування Конвенції 1982 р., присвячена частина XV, розділ 5 частини XI, і Додаток V – VIII. Розділ 1 частини XV Конвенції передбачає наступні засоби вирішення спорів:

- переговори (обмін думками) – ст. 283;
- консультації – ст. 142, п. 2 ст. 283; п. 5 ст. 210, п. 5 ст. 5 Додатка III;
- єдина процедура – ст. 284.

Ст. 283 Конвенції 1982 р. передбачає, що при виникненні спору повинен бути негайно проведений обмін думками. Сторони повинні прибігати до обміну думками щоразу, коли виникають утруднення у врегулюванні спору або з'являється неясність щодо способів здійснення рішення, винесеного зі спору.

Практика вирішення міжнародних морських спорів показує, що використання переговорів ефективно на будь-якій стадії вирішення спору, в тому числі й після винесення рішення судовими або арбітражними органами. Однією з різновидів переговорів є взаємні консультації. При проведенні консультацій держави повинні радитися одна з одною, а не протиставляти свої позиції; не повинні висувати ультимативних вимог, а прагнути гармонізувати свої думки з метою досягнення взаємоприйнятого рішення.

В Конвенції ООН з морського права 1982 р. у ряді випадків у якості засобу запобігання конфліктів і попередження спорів також передбачене використання консультацій:

- так, ст. 142 встановлює, що для того, щоб уникнути обмеження прав і правомірних інтересів будь-якої прибережної держави, в межах юрисдикції якої перебувають родовища ресурсів, із зацікавленими державами проводяться консультації, включаючи систему попередніх повідомлень.

- п. 5 ст. 210 передбачає, що поховання в межах територіального моря та виключної економічної зони або на континентальному шельфі не здійснюється без виразно вираженого попереднього схвалення прибережної держави, яка має право вирішувати, регулювати та контролювати таке поховання після розгляду цього питання з іншими державами, на яких таке поховання може негативно позначитися внаслідок їх географічного положення.

- п. 5 ст. 5 Додатка III встановлює, що якщо Підприємство не може одержати на слушній і розумній комерційній основі та умовах відповідну технологію, щоб воно могло вчасно почати видобуток і переробку корисних копалин Району, Рада або Асамблея може скликати групу держав-учасниць, що складається з держав, які здійснюють діяльність в Районі, яка проводить спільні консультації та вживає ефективних заходів для забезпечення того, щоб така технологія надавалася Підприємству на слушній і розумній комерційній основі та умовах.

Дієвість консультацій як засобу мирного врегулювання спору заснована на тому, що за їхньою допомогою усувається фактор несподіваності дій; запобігають такі акції, які можуть створювати перешкоди виконанню вже початих і намічуваних програм, або ж завдати шкоди законним інтересам держави.

Використовуючи консультації, сторони можуть прийти до примирення в такій ситуації, яка в іншому випадку неминуcho повела б до зростання розбіжностей і навіть конфлікту. В Конвенції 1982 р. консультації використовуються як засіб узгодження позицій. П. 2 ст. 283 встановлює, що держави прибігають до консультацій щодо способу здійснення врегулювання вирішеного спору.

Як самостійний засіб вирішення спорів консультації, очевидно, можуть успішно використовуватися для вжиття превентивних заходів.

Ст. 284 Конвенції 1982 р. і Додаток V до неї передбачають застосування такого способу вирішення морських спорів як погоджувальна комісія. Погоджувальна комісія звичайно створюється за згодою сторін. Однак вона може бути застосована на вимогу однієї сторони стосовно трьох категорій спорів: про рибальство у виключній економічній зоні (п.3 ст.297); про науково-дослідну діяльність у виключній економічній зоні та на континентальному шельфі (п.2 ст.297); а також у зв'язку із тлумаченням та застосуванням ст. ст. 15, 74 і 83 Конвенції (про делімітацію морських границь), або спорів, пов'язаних з історичними затоками або правоосновами (п. 1 ст.298). Так, згідно зі ст. 284 – будь-яка держава, що є стороною в спорі, може запропонувати іншій стороні звернення до єднальної процедури. Якщо ця пропозиція прийнята, то учасники спору можуть самі конкретизувати єднальну процедуру відповідно до своїх вимог і в рамках вимог міжнародного права, або вдатися до допомоги єднальної комісії, про яку говориться в Додатку V до Конвенції 1982 р. Рішення погоджувальних комісій не мають обов'язкового характеру для учасників спору.

Відповідно до Розділу 3 Частини XV можлива й інша форма передачі спору на розгляд в порядку єднальної процедури – це на вимогу однієї сторони в спорі (ст. 297). В цьому випадку порядок діяльності погоджувальної комісії жодним чином не відрізняється від тієї, що діє у випадку спільного звернення сторін, та її розв'язання також буде носити рекомендаційний характер.

Єднальна процедура може бути застосована до будь-якого спору про морські границі, або до будь-якого такого спору, який повинен

бути врегульований відповідно до двосторонньої або багатосторонньої угоди, що мають обов'язковий характер для цих сторін. Погоджувальна комісія утворюється з посередників, призначуваних кожною державою-учасницею. Генеральний секретар ООН складає і веде список таких посередників, кожний з яких повинен мати найвищу репутацію неупередженості, компетентності та сумлінності. Утворена відповідно до Додатка V погоджувальна комісія заслуховує сторони, розглядає їхні претензії та заперечення, робить пропозиції сторонам з метою досягнення дружнього врегулювання спору.

Ст. 298 Конвенції 1982 р. передбачає умови, за яких спір може бути переданий на вирішення в порядку єднальної процедури. По-перше, ця процедура може застосовуватися відносно спорів, що виникли після набрання Конвенцією чинності. По-друге, зверненню до єднальної комісії повинна передувати спроба врегулювання спорів шляхом переговорів. Нарешті, сторона, проти якої порушений розгляд, не має права висувати зустрічний позов із приводу будь-якого неvirішеного спору, що стосується суверенітету або інших прав на материкову або острівну територію

Відповідно до ст. 286 Конвенції – будь-який спір, якщо він не був врегульований шляхом застосування Розділу 1, на вимогу будь-якої сторони в спорі передається на вирішення у порядку обов'язкових процедур, передбачених у Розділі 2 частини XV.

Характерна риса Конвенції ООН з морського права полягає в тому, що вона вимагає від кожної держави-учасниці визнання обов'язкової юрисдикції однієї із процедур, що тягнуть обов'язкове вирішення:

- Міжнародного Трибуналу з морського права;
- Міжнародного Суду;
- Арбітражу;
- Спеціального арбітражу.

Контрольні питання

1. Надайте визначення поняття міжнародного публічного морського спору.
2. Які принципи лежать в основі вирішення міжнародного публічного морського?
3. Які засоби вирішення міжнародних публічних спорів закладені в нормах Конвенції ООН з морського права 1982 року?
4. На які органи покладено вирішення міжнародних публічних спорів в сфері морського права?

6.2. АРБІТРАЖНІ ЗАСОБИ ВИРІШЕННЯ МІЖНАРОДНИХ ПУБЛІЧНИХ МОРСЬКИХ СПОРІВ

Арбітраж являє собою добровільну згоду сторін, що сперечаються, передати свою суперечку на розгляд створеного для цих цілей міжнародного органа, рішення якого є для сторін юридично обов'язковим.

Існує два види арбітражних органів: постійний арбітраж, здійснюваний міжнародними арбітражними і третейськими судами, і арбітраж *ad hoc*, створюваний для розгляду й винесення рішення з будь-якої конкретної суперечки.

Важливу роль в розвитку міжнародного арбітражу зіграли Гаазькі конвенції про мирне вирішення міжнародних колізій 1899 і 1907 р. Відповідно до їх положень в Гаазі була створена Постійна палата третейського суду, що існує й дотепер. Кожна з держав, що беруть участь в конвенціях, яких зараз більше 80, призначає чотирьох компетентних осіб з числа своїх громадян як арбітрів. Строк їхніх повноважень становить шість років. По суті Палата існує сьогодні у вигляді списку арбітрів, з яких формується арбітраж для вирішення спорів.

Арбітражна процедура вирішення міжнародних публічних морських спорів передбачена ст. 287 Конвенції ООН з морського права 1982 р., відповідно до якої держави можуть вибрати для вирішення спору, що стосується тлумачення і застосування положень Конвенції, зокрема, арбітраж, утворений відповідно до Додатка VII, і спеціальний арбітраж, утворений відповідно до Додатка VIII.

Сьогодні склалися та устоялися дві форми міжнародного арбітражу: а), що передбачається в міжнародних договорах для вирішення спорів, що можуть виникнути при їхньому тлумаченні й застосуванні (інституційний, або постійний, арбітраж); б) створюваний по конкретному спору, так званий арбітраж *ad hoc*, або ізольований арбітраж. Інституційні арбітражні суди призначено діяти в майбутньому та вирішувати спори, які можуть виникнути між договірними сторонами. Постійний характер інституційного арбітражу полягає в тому, що держави, що підписали угоду про нього, зобов'язані стати перед ними у випадку виникнення відповідного спору, тобто існує постійне зобов'язання підпорядкування спору арбітражу. Щодо цього міжнародний арбітраж багато в чому схожий з міжнародними судами. Але

в системі інституційного арбітражу третейський суд утворюється для кожного спору за допомогою компромісу. Передбачене міжнародними договорами звертання до арбітражу може бути або факультативним (здійснюваним за згодою всіх сторін, що сперечаються, в кожному конкретному випадку), або обов'язковим (на вимогу однієї зі сторін в спорі). Факультативне звернення вимагає у випадку виникнення спору укладення сторонами спеціальної угоди — компромісу, в якому зазначається предмет спору, визначається порядок утворення та діяльності створюваного органа.

Крім інституційного арбітражу, існує арбітраж *ad hoc*. Арбітраж *ad hoc* складається після виникнення спору за спеціальною згодою сторін для винесення рішення по даному конкретному спору та після виконання своїх функцій припиняє існування, тобто носить тимчасовий характер.

Дві форми арбітражу існують паралельно, але іноді носять змішаний характер. Наприклад, структура Постійної палати третейського суду, заснованої згідно з Гаазькими конвенціями про мирне вирішення міжнародних зіткнень 1899 і 1907 рр., певним чином поєднує в собі якості арбітражу *ad hoc* та інституційного арбітражу, оскільки суд існує тільки для того, «щоб забезпечити можливість звертатися до третейського суду у випадку міжнародних спорів» (ст.41 Гаазької конвенції 1907 р.). Після виникнення спору сторони однаково повинні укласти компроміс для створення арбітражного суду *ad hoc* згідно з положеннями Гаазьких конвенцій 1899 і 1907 рр. Процесуальні норми, що стосуються порядку формування та діяльності арбітражних судів *ad hoc*, містяться в Гаазьких конвенціях 1899 і 1907 рр.; Загальному акті про мирне вирішення міжнародних зіткнень 1928 р., з виправленнями, внесеними Генеральною Асамблеєю ООН в 1949 р.; Зразкових правилах арбітражного процесу 1958 р. Положення перерахованих міжнародно-правових документів носять рекомендаційний характер і можуть застосовуватися державами в тому ступені, який буде визнано ними доречним при розробці договорів про арбітраж. В західній юридичній літературі переважає точка зору, що весь розвиток міжнародного арбітражу може бути охарактеризований рухом від арбітражів *ad hoc* до інституційних арбітражів. Розвиток арбітражної договірної практики поступово відтискує ідею арбітражу *ad hoc* і розширює сферу застосування інституційного арбітражу для вирішення

спорів, що виникають у майбутньому. До арбітражних судів *ad hoc* тепер звертаються тільки у виняткових випадках.

Достатня увага приділяється арбітражним процедурам і на регіональному рівні, в рамках таких міжнародних організацій, як Ліга арабських держав (ЛАД), Організація американських держав (ОАД), Організація африканської єдності (ОАЄ), Рада Європи (РЄ), Організація по безпеці та співробітництву в Європі (ОБСЄ).

Процедура арбітражного розгляду спорів регламентується в багатосторонніх міжнародних договорах, а саме в Боготинському пакті про мирне вирішення міжнародних спорів 1948 р., Протоколі про Комісію з посередництва, примирення та арбітражу 1964 р., Європейської конвенції про мирне вирішення міжнародних спорів 1957 р., Конвенції з примирення та арбітражу в рамках ОБСЄ 1992 р.

Морський арбітраж являє собою різновид міжнародного комерційного арбітражу. Нагадаємо, що під міжнародним комерційним арбітражем розуміється спосіб вирішення спорів між сторонами з різних держав або сторонами з «іноземним елементом», призначуваними ними самими нейтральними арбітрами або арбітром, чий розв'язок має обов'язкову чинність. Слід відрізнити його від «внутрішнього арбітражу», що дозволяє спори між особами з того самого держави, із приводу «внутрішніх» угод.

Становлення інституту морського арбітражу бере свій початок з XVIII-XIX століть, одночасно з бурхливим розвитком торгівлі та промисловості в цей період. Торговельний і морський арбітраж розвивався в цей час під егідою комерційних асоціацій, торговельних, морських і фондових бірж і торговельних палат.

Правове регулювання міжнародного комерційного та морського арбітражу здійснюється на міжнародному рівні за допомогою укладення міжнародних конвенцій і двосторонніх угод, а на внутрішньодержавному рівні шляхом прийняття законів, що регулюють міжнародний комерційний арбітраж. Існує також ряд міжнародних документів ненормативного характеру, які вчиняють досить істотний вплив на арбітражне законодавство різних країн.

Арбітражний розгляд спорів передбачений рядом регіональних конвенцій по запобіганню забруднення морського середовища. Наприклад, згідно зі ст. 22 Конвенції по захисту Середземного моря від

забруднення 1976 р. – будь-який спір, не вирішений сторонами, може бути переданий на розгляд арбітражу, що складається з трьох членів.

Однак найбільший інтерес представляє Конвенція ООН з морського права 1982 р. (далі – Конвенція 1982 р.), яка вводить специфічні форми використання третейського розгляду у вигляді загального і спеціального арбітражу.

Загальний арбітраж застосовується для вирішення спорів, що стосуються тлумачення або застосування Конвенції (Додаток VII до Конвенції 1982 р.); спеціальний арбітраж — для розгляду тільки певної категорії спорів (Додаток VIII).

Арбітраж розглядається в Конвенції 1982 р. як одна з обов'язкових процедур, до якої держави можуть удатися лише в тому випадку, якщо не вдалося врегулювати спір коштами за своїм вибором (ст. 28) і якщо між ними немає зобов'язань по загальних, регіональних і обопільним умовам про розгляд спору певним способом (ст. 282).

Держава вважається такою, що погодилася на арбітраж, якщо воно зробило відповідну письмову заяву про це під час підписання, ратифікації або приєднання до Конвенції 1982 р. (п.1 ст. 287). Якщо спір, стороною якого є держава — учасник Конвенції 1982 р., не передбачений заявою, то держава може врегулювати такий спір тільки шляхом арбітражу (п. 3 ст. 287). Обов'язковий арбітражний розгляд застосовується й у тому випадку, якщо держави не дійшли згоди із приводу процедури розгляду спору.

Арбітраж утворюється зі списку арбітрів, що перебуває у веденні Генерального секретаря ООН. Будь-яка держава-учасник має право призначити чотирьох осіб, кожне з яких повинне мати досвід і користуватися найвищою репутацією слушної, компетентної й чесною людини (ст. 2 Додатка VIII). Арбітраж складається з п'яти членів. Арбітраж установлює власну процедуру, якщо сторони не домовилися про інший (ст. 5).

Конвенція 1982 р. передбачає новий спосіб застосування арбітражного розгляду для вирішення спорів у деяких спеціальних і технічних областях відносин між державами — спеціальний арбітраж.

Спеціальний арбітраж відповідно до Конвенції 1982 р. носить обов'язковий характер і встановлений для строго певної категорії спорів, що стосуються рибальства, захисту й збереження морського середовища, морських наукових досліджень, судноплавства, включа-

ючи забруднення із судів і в результаті поховання відходів (ст. 1 Додатка VIII до Конвенції 1982 р.).

Спеціальний арбітраж формується зі списку експертів, складеного за кожною категорією спорів, розглянутих судом. Кожна держава-учасниця має право висунути в кожний список двох експертів, що є відомими та загальноновизнаними авторитетами в юридичних, наукових і технічних аспектах такого спору, що й користуються найвищою репутацією слушних та чесних людей. Списки формуються та ведуться міжнародними організаціями, що відповідають профілю кожної категорії спорів. В області рибальства — Продовольчою та сільськогосподарською організацією ООН; в області захисту і збереження морського середовища — Програмою ООН з навколишнього середовища; в області морських наукових досліджень — Міжурядовою океанографічною комісією; в області судноплавства, включаючи забруднення з суден і в результаті поховання відходів — Міжнародною морською організацією, або в кожному випадку — належним допоміжним органом, якому така організація, програма або комісія делегувала свої функції (п. 2 ст. 2 Додатка).

Порядок судочинства та винесення рішень, здійснюваних спеціальним арбітражем, в цілому аналогічний порядку розгляду спорів іншими арбітражними судами.

Однак спеціальний арбітраж має більш широкую компетенцію, що виходить за рамки традиційних арбітражних функцій. Він має право на прохання сторін провадити розслідування, встановлювати факти, що викликали спір, який стосується тлумачення або застосування положень Конвенції, що стосуються: 1) рибальства, 2) захисту морського середовища, 3) наукових досліджень або 4) судноплавства. Якщо сторони не домовилися про інше, встановлення факту спеціальним арбітражем є остаточним для сторін. На прохання всіх сторін у спорі спеціальний арбітраж може сформулювати рекомендації, які, не маючи сили рішення, утворюють лише основу для розгляду сторонами питань, що викликали спор (ст. 5 Додатка).

Отже, можна констатувати, що зі спеціального арбітражу починається впровадження науково-технічної експертизи в процес міжнародного арбітражного розгляду.

Розрізняють арбітраж факультативний, тобто, що обирається угодою сторін для розгляду однієї конкретної справи (*ad hoc*), та інсти-

туційний арбітраж, тобто постійно діючий третейський суд або спеціальний арбітраж.

Інституційний, або постійно діючий арбітраж характеризується наступними правовими ознаками:

- а) є постійно діючим;
- б) є відкритим арбітражем, тобто таким, куди можуть звернутися будь-які сторони за їхньою угодою;
- в) може бути закритим арбітражем, куди можуть звернутися тільки члени відповідних організацій, що створили або заснували такий суд. (Як правило, засновниками закритих третейських судів інституційного характеру є міжнародні торговельні палати, міжнародні біржі, різні міжнародні асоціації і т.ін.);
- г) наявність списку арбітрів, або третейських суддів, внесених в особливий список, що складається на певний період часу керівним органом тієї організації, яка заснувала третейський суд.

В ряді держав світу розповсюджений інституційний арбітраж, а в морських державах, таких, як Російська Федерація, Англія, Німеччина, Польща, Україна та ін., — інституційний морський арбітраж, що розглядає спори суб'єктів морських господарських відносин — господарських організацій усіх видів власності, що здійснюють комерційну та іншу діяльність у Світовому океані.

На сьогоднішній день у світі існують більш 25 морських арбітражів. Найбільш відомі наступні спеціалізовані арбітражі для розгляду спорів, що виникають у сфері торговельного мореплавства:

- Лондонська асоціація морських арбітрів;
- Товариство морських арбітрів в Нью-Йорку;
- Морська арбітражна палата Парижа;
- Німецька асоціація морських арбітрів (в Гамбурзі);
- Асоціація морських арбітрів Канади (у Ванкувері);
- Японська морська арбітражна комісія (в Токіо);
- Арбітраж при Комітеті Ллойда в Лондоні;
- Морська арбітражна комісія в Китаї;
- Міжнародний арбітражний суд для морського та річкового судноплавства в Гдині;
- Морська арбітражна комісія при Торгово-Промисловій палаті РФ;
- Арбітраж при Грецькій палаті судноплавства в Пиреї та інші.

Звертання до цих судів можливо, якщо сторони прямо передбачили це в договорі.

Кожен з вищезгаданих судів може надати сторонам грамотний і кваліфікований розгляд справи.

Міжнародний морський і річковий арбітражний суд при Міжнародній асоціації судновласників Чорноморського басейну є неурядовою спеціалізованою арбітражною установою (третейським судом) відкритого типу, що діють самостійно й на постійній основі.

За згодою сторін у зазначений Суд можуть передаватися спори, що впливають із договірних і інших цивільно-правових відносин, що виникають між суб'єктами таких відносин, господарськими організаціями всіх видів власності при здійсненні ними морської господарської діяльності, у тому числі: по морським і річковим перевезенню вантажів, пасажирів і багажу, а також змішаному перевезенню (ріка-море); по морському й річковому круїзу; по морським і річковим буксируванню інших плавучих коштів і несамохідних об'єктів; по страхуванню й перестрахуванню морських ризиків; по купівлі, продажі, заставі, лізингу морських суден і інших об'єктів підприємницької діяльності; по лоцманському й льодовому проведенню; по агентським і іншим обслуговуванню морських і річкових судів, а також судів внутрішнього плавання; і по інших видах морської діяльності. Також йому підвідомчі спори, що виникають у зв'язку із плаванням морських і річкових судів внутрішнього плавання по міжнародних ріках, у випадках, зазначених вище, а також спори, пов'язані зі здійсненням судами внутрішнього плавання закордонних перевезень.

У рамках Міжнародної асоціації судновласників Чорноморського басейну члени Ради 26 січня 1998 року схвалили й 6 травня 1998 року підписали договір, стаття 2 якого передбачає обов'язкову передачу всіх спорів, що впливають із морської господарської діяльності судновласників — учасників Асоціації, тільки в заснований ними третейський суд.

Зазначений міжнародний договір застосовувався, наприклад, при передачі на розгляд спору за позовом Азербайджанського Державного Каспійського морського пароплавства (позивач) до Державної судноплавної компанії «Чорноморське морське пароплавство» (Україна) (відповідач) про стягнення боргу. Склад суду, що розглядає даний спір, констатував, що справжній суд компетентний розглядати позовні

вимоги позивача в чинність міжнародного договору, і що в цьому випадку спеціальна угода сторін про передачу його на розгляд даного суду не потрібно, оскільки в договорі вже виражена воля на те сторін, керівників зазначених судноплавних компаній, що підписали даний документ.

У Примор'ї приступилася до діяльності ще одна третейська структура – Тихоокеанська морська арбітражна комісія (ТМАК).

Вона створена з ініціативи крайового комітету судноплавства, портів, зв'язки й транспорту як структура Тихоокеанської асоціації сприяння судноплавству.

Організація комісії пов'язана зі зрослою роллю пароплавств Далекого Сходу в російському вантажообігу. Засновниками комісії стали нейтральні сторони, серед яких немає судовласників, оскільки нова структура покликано розглядати будь-які конфлікти між ними. До складу засновників увійшли адміністрації краю й Владивостока, АТ «ДНИИМФ», Далекосхідна асоціація морських капітанів, морська академія й ін. Наявність у Примор'я автономної морської арбітражної комісії повинне підсилити роль краю в міжнароднім судноплавстві й роль Владивостока як регіонального центру міжнародних відносин.

У Китаї діє Морська арбітражна комісія Китайського Комітету сприяння міжнародній торгівлі.

Морська арбітражна комісія – єдиний постійно діючий орган морського арбітражу в області зовнішніх зв'язків, утворений 8 січня 1959 року на підставі Постанови Держради від 21 листопада 1958 року про устанovu в структурі Китайського комітету сприяння міжнародній торгівлі Морської арбітражної комісії.

Морська арбітражна комісія розглядає:

- спори у зв'язку з наданням допомоги судам на морях, а також винагородою за надання допомоги на морях і ріках країни;

- спори, що виникають у зв'язку із зіткненням суден на морях або внутрішніх ріках або ушкодженням портових споруджень і встаткування;

- спори, що виникають у зв'язку із фрахтуванням морських суден, представництвом і договорами на транспортування, по накладним і іншим документам при транспортуванні на морях, а також при страхуванні;

– спори у зв'язку із завданням збитків від забруднення навколишнього середовища на морях;

– спори по інших морських справах, пов'язаних із залученням сторонами арбітражних органів.

Морська арбітражна комісія в цей час розглядає тільки спори, пов'язані з іноземними партнерами, тобто коли одна зі сторін є іноземною стороною, або обидві сторони є іноземними сторонами, або обидві сторони є китайськими сторонами, але справа стосується прав і інтересів іноземців, або факти, зв'язані зі спором, повністю або частково виникаючим за межами країни. Діючим нормативним актом, що регулюють діяльність Морської арбітражної комісії, є Тимчасове положення про арбітражні процедури Морської комісії Китайського комітету сприяння міжнародній торгівлі від 8 січня 1959 року. Зазначене положення в основному збігається з положенням про Арбітражну комісію зовнішньоекономічних зв'язків і торгівлі.

Згідно з положенням, для розгляду спорів морської арбітражної комісії необхідне підписання обома сторонами письмової угоди про арбітраж. Згідно зі ст. 192 Цивільного процесуального кодексу КНР при наявності письмової угоди сторін про передачу спору в Морську арбітражну комісію сторони не можуть подавати скарги до суду.

Спори звичайно розглядаються морським арбітражем у складі трьох арбітрів у колегіальному порядку, а також можуть розглядатися окремим арбітром. Згідно з положенням про арбітраж, у Морській арбітражній комісії спори повинні розглядатися відкрито. Розв'язок арбітражу є остаточним, сторони не можуть зажадати через суд або інші органи внесення в нього змін, тобто не можуть його оскаржити.

При розгляді спорів Морською арбітражною комісією за основою ухвалюються факти, а за критерій – закони, строго дотримуються встановлення договорів, укладених між сторонами, ураховуються деякі національні звичаї, що склалися протягом тривалого часу на міжнародній арені в галузі транспорту й торгівлі; спори розбираються неупереджено.

Однією з важливих особливостей морського арбітражу КНР є комбінація арбітражу й примирення, що служать ефективними способами дозволу морських спорів. Такі способи постійно застосовуються Морською арбітражною комісією, відповідним чином розв'язної морські спори. Однак примирення аж ніяк не є обов'язковою процеду-

рою при арбітражі, і не означає, що спочатку повинне здійснюватися примирення й тільки потім – арбітраж. Попередньою умовою примирення є згода на нього обох сторін, при цьому примирення здійснюється на основі перевірки фактів і встановлення істини, а також відповідальності.

Морська арбітражна комісія виробила для застосування сторонами зразки «угоди про порятунок» і «угоди про арбітраж при зіткненнях суден». Морська арбітражна комісія підтримує зв'язки з морськими арбітражними органами багатьох держав миру. 9 грудня 1978 року Морська арбітражна комісія підписала з японською морською транспортною фірмою угода «Про дозвіл китайсько-японських морських транспортних спорів на основі арбітражу».

Морська арбітражна комісія при Торгово-промисловій палаті України (МАК при ТПП України) є самостійним постійно діючим арбітражною установою (третейським судом), що здійснюють свою діяльність відповідно до Закону України « Про міжнародний комерційний арбітраж» від 24 лютого 1994 року, Положенням про морську арбітражну комісію при ТПП України та Регламентом. Морська арбітражна комісія вирішує спори з договірних і інших цивільно-правових відносин, що виникають при здійсненні торговельного мореплавства незалежно від того, є сторонами таких відносин суб'єкти українського або іноземного або тільки українського або тільки іноземного права.

Морська арбітражна комісія ухвалює до розгляду спори, що відносяться до її компетенції, при наявності письмової угоди (домовленості) між сторонами про передачу їй усіх або певних спорів, які виникають або можуть виникнути між сторонами у зв'язку з якими-небудь конкретними правовідносинами, незалежно від того, чи носять вони договірний характер чи ні. Арбітражна угода може бути укладеною у вигляді арбітражного застереження в договорі або у вигляді окремої угоди. Порядок звернення до МАКУ та розгляду справ визначається Регламентом Морської арбітражної комісії, а розмір арбітражного збору, який стягується при подачі позовної заяви – Положенням про арбітражні збори й видатках, що є додатком до Регламенту.

Рішення МАК при ТПП України є виконавчими документами й прирівнюються до рішень державних судів.

Рішення Морської арбітражної комісії виконуються сторонами добровільно у встановлений нею термін, при відмові від їхнього

добровільного виконання приводяться у виконання в примусовому порядку, у т.ч. за кордоном, на підставі Нью-Йоркської Конвенції 1958 р. «Про визнання й приведення у виконання іноземних арбітражних рішень».

По справах, що підлягають розгляду в Морській арбітражній комісії, голова комісії може на прохання сторони встановити розмір і форму забезпечення вимоги, зокрема, прийняти постанову про накладення арешту на судно або вантаж іншої сторони, які перебувають в українському порту.

Контрольні питання

1. Які існують види арбітражних органів?
2. Якими міжнародними нормативними актами врегульовано діяльність міжнародного арбітражу?
3. Які Ви знаєте спеціалізовані арбітражі для розгляду спорів, що виникають у сфері торговельного мореплавства?
4. Наведіть загальну характеристику спеціалізованих арбітражів для розгляду спорів, що виникають у сфері торговельного мореплавства.
5. На підставі яких нормативно-правових актів діє Морська арбітражна комісія при Торгово-промисловій палаті України?

6.3. СУДОВІ ЗАСОБИ ВИРІШЕННЯ МІЖНАРОДНИХ ПУБЛІЧНИХ МОРСЬКИХ СПОРІВ

Міжнародний суд багато в чому схожий з арбітражем і відрізняється головним чином порядком створення, способом формування, функціонування і т. ін. Ця установа, що існує на постійній основі та складається з незалежних суддів.

Універсальним судовим органом є Міжнародний суд ООН, заснований в 1945 р. і діючий на підставі Статуту. Всі члени ООН є учасниками Статуту Суду.

Ст. 287 Конвенції ООН з морського права 1982 р. відносить Міжнародний Суд ООН до обов'язкових процедур врегулювання морських спорів, що тягнуть за собою обов'язкові рішення. Більшу частину з переданих на розгляд Міжнародного суду справ (приблизно 65 %) складають морські спори. Це свідчить про підвищення ролі Міжнародного суду у вирішенні міжнародних спорів.

За час своєї роботи Суд розглянув морські спори у зв'язку з юрисдикцією відносно рибальства; розмежуванням морських просторів; делімітацією виключної економічної зони та континентального шельфу; із правом встановлення спеціального режиму судноплавства в окремих протоках та інші.

Діяльність Міжнародного суду в процесі вирішення морських спорів регламентується положеннями двох міжнародно-правових документів: Статуту та Розділу 2 Частини XV Конвенції 1982 р.

Згідно зі ст. 38 Статуту Міжнародний суд ООН при вирішенні міжнародних спорів застосовує:

- міжнародні конвенції та договори;
- міжнародний порядок;
- загальні принципи права, визнані цивілізованими націями;
- судові рішення та доктрини найбільш кваліфікованих фахівців як допоміжного засобу для визначення правових норм. Крім того, Суд може дозволити справа *ex aequo et bono*, тобто згідно із принципами справедливості, а не за формальним законом, якщо сторони із цим згодні.

Міжнародний Суд покликано сприяти вирішенню міждержавних спорів за обставин, коли всі інші мирні засоби врегулювання виявилися неефективними. На 2003 р. учасниками Статуту Міжнародного суду стала 191 держава.

Суд складається з 15 суддів, що обираються строком на 9 років. Судді обираються Генеральною Асамблеєю і Радою Безпеки ООН не в якості представників тієї або іншої держави, а в особистій якості з врахуванням рівня їхнього авторитету в області міжнародного права. Суд зазвичай розглядає справи в повному складі. Разом з тим Статут передбачає можливість запровадження так званих камер в складі трьох і більше суддів. Камери спеціалізуються на розгляді певних категорій справ. Рішення камери вважається рішенням Суду. Незважаючи на те, що в компетенції Суду перебувають спори тільки за участю держав, в цей час у зв'язку з істотним зростанням числа міжнародних організацій, останні звертаються до Суду із проханням надати консультативний висновок за спором. При цьому сторони зобов'язуються визнати майбутній висновок юридично обов'язковим.

Рішення Суду є остаточним і оскарженню не підлягає. Воно може бути переглянуто самим Судом лише у випадку обставин, що знов відкрилися, які можуть вплинути на результат справи.

Необхідно відзначити роль Міжнародного суду ООН як одного з найважливіших органів з вирішення спорів, що впливають з Конвенції ООН з морського права 1982 р. Згідно зі ст.287 Конвенції держави можуть обрати за допомогою письмової заяви як засобу врегулювання спору, зокрема, Міжнародний суд.

На сьогодні вже більше 63 держав оголосили про визнання обов'язкової для себе юрисдикції Суду. В своїх заявах щодо вибору процедури згідно зі ст. 287 Конвенції 17 держав віддали перевагу саме Міжнародному суду ООН.

Питання, що належать до морського права, становлять значну частину діяльності Суду. Починаючи з 1956 р., суд виніс 24 рішення по міжнародних публічних морських спорах.

Конвенція ООН з морського права 1982 р. є одним з авторитетних впливових інструментів, використовуваним Судом. Так, Суд безпосередньо застосував положення Конвенції 1982 р. 10 жовтня 2002 р. в спорі про сухопутні та морські границі між Камеруном і Нігерією, оскільки обидві зазначені країни є учасницями Конвенції.

Разом з тим варто мати на увазі, що для використання положень Конвенції не обов'язково, щоб сторони, які сперечаються, були її учасницями. У період з 1982 -2002 р. Суд в 4-х спорах застосував положення міжнародно-правових звичаїв, які кодифіковані Конвенцією 1982 р.

Найчастіше спори пов'язані з делімітацією морських просторів держав із протилежними або суміжними узбережжями. В цьому випадку Суд спочатку тимчасово визначає рівновіддалену (серединну) лінію, а потім враховує особливі обставини, що впливають на уточнення цієї лінії для того, щоб забезпечити справедливе рішення.

Слід зазначити, що в цей час у рамках Суду формується спеціальна палата з питань охорони навколишнього середовища. Це значною мірою допоможе вирішенню міждержавних спорів, що стосуються охорони морського середовища.

Більш ніж 25-літній період існування Конвенції ООН з морського права 1982 р. підтверджує правильність підходів, прийнятих у сфері вирішення міжнародних морських спорів. Конвенція ООН з морського права 1982 р. забезпечила міжнародне співтовариство широким вибором судових і арбітражних засобів. Так, для вирішення спорів між державами із приводу морської діяльності передбачаються

такі установи, як Міжнародний трибунал ООН по морському праву, Міжнародний суд ООН, Спеціальний арбітраж, Арбітраж.

Разом з тим Міжнародний суд ООН залишається єдиним судовим органом з універсальною юрисдикцією відносно морських спорів.

Контрольні питання

1. Якими нормативно-правовими актами врегульований правовий статус Міжнародного суду ООН?
2. Яку структуру має Міжнародний суд ООН?
3. Дослідіть історію прийняття рішень Міжнародним судом ООН в справах щодо діяльності держав у Світовому океані.

6.4. МІЖНАРОДНИЙ ТРИБУНАЛ З МОРСЬКОГО ПРАВА

Відповідно до положень Конвенції ООН з морського права 1982 р. і Додатка VI до неї вперше в історії міжнародного морського права створений спеціалізований міжнародний судовий орган – Міжнародний трибунал ООН з морського права, штаб-квартира якого перебуває в Гамбурзі (Німеччина). При необхідності Трибунал може проводити свої засідання й в інших місцях.

На сьогодні учасниками Конвенції 1982 р., і відповідно, учасниками Статуту Трибуналу є 143 держави. Це все країни Азії, Африки, більшість країн Латинської Америки та країни Західної і Східної Європи, за винятком Данії.

Сьогодні Трибунал складається з суддів 21 країни: Росії, Великобританії, Німеччини, Італії, Ісландії, Болгарії, Хорватії, Китаю, Індії, Японії, Лівану, Південної Кореї, Тунісу, Гани, Камеруну, Танзанії, Сенегалу, Аргентини, Бразилії, Белізу, Гренади.

Члени Трибуналу обираються на дев'ять років і можуть бути переобрані.

Жоден член Трибуналу не може виконувати будь-яких політичних або адміністративних обов'язків, або брати активну участь, або бути матеріально зацікавленим у будь-яких операціях будь-якого підприємства, що займається розвідкою або розробкою ресурсів моря або морського дна або інших видів комерційного використання моря

або морського дна, також як не може виступати як представник, повірника або адвоката в будь-якій справі.

Члени Трибуналу при виконанні ними обов'язків у Трибуналі користуються дипломатичними привілеями та імунітетом.

Трибунал обирає голову і його заступника на три роки; вони можуть бути переобрані.

Для проведення засідання Трибуналу необхідний кворум з 11 його членів.

До складу Трибуналу можуть бути вибрані судді *ad hoc*, тобто судді від держав, що є учасниками конкретного морського спору, що розбирається, і не представлених у суддівському складі Трибуналу. Трибунал покликаний вирішувати спори між державами Конвенції 1982 р. і її тлумачення з різних питань, що виникають із приводу її застосування. Це можуть бути також спори, що стосуються будь-якого іншої міжнародної угоди, пов'язаної з Конвенцією 1982 р. На практиці Трибунал не вирішує спори, пов'язані з розмежуванням морських просторів, тому що традиційно це вважається компетенцією Міжнародного Суду ООН.

Трибунал являє собою цілком новий судовий орган, створений в ході III Конференції ООН з морського права, перший міжнародний суд, спеціалізований не по колу учасників, а по сфері міжнародних відносин, охоплених його компетенцією. Це єдиний постійно діючий судовий орган, створений спеціально для морських спорів.

Статус і права Трибуналу встановлені відповідними статтями Конвенції 1982 р. і спеціальним Додатком VI до Конвенції (Статут Трибуналу).

Трибунал може працювати як у повному складі (у складі 11 суддів), так і по палатах, пов'язаних, по-перше, з використанням глибоководного морського дна — його режимом, розвідкою та розробкою природних ресурсів, по-друге, з рибальством і, по-третє, із забрудненням морського середовища. Створена також палата з п'яти суддів по прискореному дозволу справ.

При вирішенні справ Трибунал застосовує Конвенцію 1982 р. та інші норми міжнародного права, що не є не сумісними з Конвенцією, і це положення не обмежує право суду дозволяти *ex aequo et bono*, якщо сторони із цим згодні.

Потрібно відзначити, що при винесенні розв'язків по морських спорах Трибунал враховує свої попередні рішення, часто посиляючись на них. Враховуються також і рішення Міжнародного Суду ООН з морських спорів.

Рішення Трибуналу є остаточним, мають обов'язкову силу лише для сторін спору і тільки відносно даного спору. У випадку спору про зміст або охоплення рішення Трибунал на прохання будь-якої сторони дає його тлумачення.

Важливою рисою діяльності Трибуналу є можливість звернення до нього держав, що не є учасниками Конвенції 1982 р. Ст. 20 Статуту Трибуналу передбачає, що право звернення до Трибуналу мають також суб'єкти інші, ніж держави-учасниці, у справах, що виникають у зв'язку із частиною XI Конвенції 1982 р., або у справах, переданих на розгляд Трибуналу відповідно до будь-якої іншої угоди, що передбачають компетенцію Трибуналу, на що дали згоду всі сторони в цій справі.

Ще одна характерна риса діяльності Трибуналу – можливість приписання тимчасових заходів. Так, у відповідності до ст. 290 Конвенції 1982 р. Трибунал та його Палата по спорах, що стосуються морського дна, мають право пропонувати тимчасові заходи, які він вважає належними за даних обставин для забезпечення відповідних прав сторін у спорі або для запобігання серйозних збитків морському середовищу.

Представляється важливим ще одне положення – про можливість вступу до справи держави, яка не є стороною в конкретному морському спорі. Так, у відповідності до ст. 31 Статуту Трибуналу, якщо держава-учасниця вважає, що рішення в будь-якому спорі може торкнутися будь-якого її інтересу правового характеру, та ця держава може звернутися до Трибуналу із проханням про дозвіл вступити в справу. Рішення про задоволення такого прохання ухвалює Трибунал.

Особлива роль відведена Трибуналу при вирішенні питання про негайне звільнення затриманого судна та його екіпажа. Згідно зі ст. 292 Конвенції 1982 р., у випадку, коли влади держави-учасниці затримують судно, що плаває під прапором іншої держави-учасниці, і затверджується, що затримуюча держава не дотримується положень Конвенції 1982 р. про негайне звільнення судна або його екіпажа після надання розумної застави або іншого фінансового забезпечення,

питання про звільнення може бути передане будь-якому суду або арбітражу за згодою сторін. Якщо протягом 10 днів від дня затримки така угода не буде досягнута, то питання про звільнення передається суду або арбітражу, визнаному затримуючою державою згідно зі ст. 287 Конвенції 1982 р., або Міжнародному Трибуналу з морського права, якщо сторони не домовляться про інше.

Заява про негайне звільнення подається до Трибуналу, який і виносить зазначене рішення. Такий рішення є остаточним і обов'язковим. Положення про негайне звільнення є дійсним лише стосовно держав, що є учасниками Конвенції 1982 р. Заява про звільнення може бути подана тільки державою прапора або від її імені. Так, вперше в 1997 р. Трибунал виніс рішення про звільнення судна «Сайга» та його екіпажа під прапором Сент-Вінсент і Гренадіни та арештованого Гвінеєю за постачання паливом рибальських судів у її виключній економічній зоні.

Особливістю діяльності Трибуналу є можливість утворення камери по спорах, що стосуються морського дна. Крім того, Трибунал може створювати спеціальні камери, що складаються із трьох або більше членів для розгляду конкретних категорій спорів. Статутом Трибуналу також передбачено, що з метою прискореного вирішення справ щорічно створюється камера в складі п'яти членів Трибуналу, що може розглядати і вирішувати спори в порядку спрощеного провадження.

Спори розглядаються й вирішуються вищезазначеними камерами, якщо про це просять сторони спору. Рішення, прийняте однією з камер, вважається винесеним самим Трибуналом.

Трибунал і його Камера по спорах, що стосуються морського дна, мають право пропонувати тимчасові заходи.

Рішення Трибуналу приймаються більшістю голосів присутніх його членів. У випадку поділу голосів нарівно голос голови є вирішальним. Рішення Трибуналу є остаточним і має обов'язкову силу відносно розглянутого спору тільки для сторін.

Трибунал вирішує спори між державами, що виникають із приводу застосування положень Конвенції 1982 р. з морського права та її тлумачення з різних питань. Це можуть бути також спори, що стосуються будь-якої іншої міжнародної угоди, пов'язаної з Конвенцією 1982 р.

Найважливіше право, яке має виключно Трибунал, є право виносити рішення про «негайне звільнення судна або його екіпажа». Якщо ж триває їхня затримка незважаючи на надання розумної застави або іншого фінансового забезпечення і якщо протягом десяти днів із часу затримки не буде досягнуто згоди між державою прапора та державою, що затримала судно та екіпаж, то питання про звільнення передається до будь-якого суду або арбітражу (ст. 292 Конвенції). Заява про негайне звільнення подається в Трибунал, що і виносить рішення, що є остаточним і обов'язковим.

Положення про негайне звільнення є дійсним тільки стосовно держав, що є учасницями Конвенції. В цьому зв'язку для російських судновласників представляється досить важливою та обставина, що 12 березня 1997 р. Росія ратифікувала Конвенцію ООН з морського права 1982 р.

Заяву про звільнення може бути подано тільки державою прапора або від її імені. Звернення до Трибуналу із проханням про «негайне звільнення» можливо також у випадку розгляду стосовно скидання з судна за межами внутрішніх вод, територіального моря або виключної економічної зони в порушення міжнародних норм і стандартів або в межах цих морських районів і просторів (ст. 218, п. 1 та 4).

4 грудня 1997 р. Трибунал виніс рішення по першій справі про негайне звільнення судна «Сайга» під прапором Сент-Вінсента і Гренадін, що було арештовано владою Гвінеї за бункерування (постачання паливом) рибальських суден в гвінейській виключній економічній зоні.

З 25 членів екіпажа 22 – громадяни України, троє – сенегальці.

Будь-яка заява про звільнення судна або його екіпажа повинна представлятися державою прапора або від її імені будь-яким органом або організацією, уповноваженою даною державою. При подачі заяви вона повинне представлятися разом з відповідним документом, що засвідчує такі повноваження. Цей документ повинен бути виданий самим урядом, міністром або керівником відомства, але обов'язково від імені уряду, тобто держави прапора.

Заява про звільнення повинна містити:

- час і місце затримки;
- фактичні дані про обставини затримки;
- підстави та міркування щодо звільнення;

– дані про судно, включаючи назву судна, прапор, порт приписки, дедвейт;

– судову роль;

– інформацію про судновласника – назва, адреса;

– суму і умови застави або іншого фінансового забезпечення, внесеного державою, чие судно або екіпаж затримані.

Трибунал у пріоритетному порядку розглядає заяви про негайне звільнення. Трибунал або його Голова, якщо Трибунал у цей час не засідає, призначає максимально можливу ранню дату для розгляду заяви, але не пізніше 10 днів від дня його одержання.

Держава, що затримала судно, одержавши рішення Трибуналу про звільнення, повинна негайно звільнити судно та повідомити про це Трибунал.

Одна з важливих областей діяльності Трибуналу з морського права – це припис тимчасових охоронних заходів. Тимчасові охоронні заходи – це правове явище, запозичене міжнародним правом ще з римського права. Мова йде про те, що якщо будь-яка держава вживає заходів, що загрожують навколишньому середовищу іншої держави, які можуть заподіяти шкоду її території, скоротити судноплавство в даному районі, то Трибунал може вжити тимчасових заходів на прохання однієї зі сторін і заявити вимогу про призупинення дій. Після цього сторони підуть до арбітражний суд і будуть розглядати справу по суті. Але дії, що можуть поставити під погрозу навколишнє середовище або ті або інші умови, будуть припинені.

Компетенція Трибунала в цьому напрямку визначається ст. 290 (п. 1) Конвенції 1982 р., в якій зазначається: «Якщо спір належним чином переданий суду або арбітражу, який вважає, що *prima facie* він має компетенцію на підставі цієї Частини або Розділу 5 Частини XI, суд або арбітраж може наказати, надалі до винесення остаточного рішення, будь-які тимчасові заходи, які він вважає належними за даних обставин для забезпечення відповідних прав сторін в спорі або для запобігання серйозного збитку морському середовищу».

Справа «Сайга». 27 жовтня 1997 р. Танкер «Сайга» під прапором Республіки Сент-Вінсент і Гренадіни перебував у водах виключної економічної зони Республіки Гвінея, постачаючи паливом рибальські судна. 28 жовтня 1997 р. танкер «Сайга» був затриманий двома патрульними катерами митниці Гвінеї вже у водах виключної

економічної зони Сьєрра-Леоне. Гвінея посилалася на те, що катера діяли на підставі норми про переслідування по гарячих слідах. По цій справі було порушено три позови:

- про розгляд справи по суті;
- про негайне звільнення затриманого судна під заставу;
- про приписання тимчасових охоронних заходів.

22 грудня 1997 р. Республіка Сент-Вінсент і Гренадіни звернулася до Гвінеї з позовом про розгляд справи по суті, пропонуючи вдатися до арбітражної процедури, передбаченої Додатком VII до Конвенції 1982 р.

Із проханням про негайне звільнення судна та екіпажа під заставу Республіка Сент-Вінсент і Гренадіни звернулася в Трибунал 1997 р. Більшістю голосів Трибунал визнала, що позов Республіки Сент-Вінсент і Гренадіни обґрунтований, і Гвінея зобов'язана негайно звільнити судно разом з екіпажем у відповідності зі ст. 73 Конвенції 1982 р.

13 січня 1998 р. Сен-Вінсент і Гренадіни звернулися до Трибуналу із проханням назначити тимчасові охоронні заходи на підставі п. 5 ст. 290 Конвенції 1982 р. Крім прохання про звільнення судна «Сайга» і його екіпажа, позивач привів цілий ряд інших вимог. Гвінея, у свою чергу, стверджувала, що вжиті позивачем заходи не мають характеру тимчасових охоронних заходів, і що Трибунал не має компетенції на приписання таких заходів.

Встановлюючи наявність компетенції на розгляд прохання про приписання тимчасових заходів, Трибунал посилався на положення вищевказаної ст. 290 (п. 1) Конвенції 1982 р. Також Трибунал нагадав, що шляхом обміну нотами 20 лютого 1998 р. сторони дійшли згоди про передачу спору на вирішення Трибуналу, і що п. 1 ст. 297, про який мова йде в позові Республіки Сент-Вінсент і Гренадіни, наділяє Трибунал відповідною компетенцією.

В ході розгляду позову про приписання тимчасових заходів, Гвінея, виконуючи попереднє рішення Трибуналу про негайне звільнення, відпустила судно та його екіпаж. Однак Трибунал нагадав, що п. 5 ст. 89 його Регламенту дозволяє йому призначити заходи інші, ніж ті, про які надійшов запит. Тому Трибунал наказав Гвінеї «утриматися від застосування будь-яких судових або адміністративних заходів впливу відносно траулера «Сайга», його капітана або членів екіпажа,

пов'язаних з інцидентами, що потягли за собою арешт екіпажа і затримку судна, а також з наступним покаранням капітана». Трибунал рекомендував обом сторонам «утримуватися від будь-яких дій їхньої влади або суден під їхніми прапорами, які могли б погіршити ситуацію або розширити спір».

Справа про південного блакитного тунця. Ця справа пов'язана зі свободою у відкритому морі, правами і обов'язками держав в області охорони живих ресурсів як частини принципу захисту навколишнього середовища.

У південній частині Тихого океану, поблизу узбережжя Австралії і Нової Зеландії, запаси південного блакитного тунця опинилися під загрозою повного виснаження через активний промисел багатьох держав, серед яких найбільш активний промисел вели Австралія, Нова Зеландія і Японія. В 1993 р. ці держави уклали Конвенцію про охорону запасів південного блакитного тунця в даному регіоні, відповідно до якої кожна з трьох держав повинні були дотримуватися встановлених квот вилову. Наприкінці 1990-х рр. Австралія та Нова Зеландія обвинувачували Японію в тому, що ця країна значно перевищує квоту, здійснюючи вилови на виконання своєї експериментальної програми рибогосподарських досліджень.

15 липня 1999 р. Австралія і Нова Зеландія направили повідомлення Японії про порушення арбітражного розгляду відповідно до Додатка VII до Конвенції 1982 р. про порушення Японією зобов'язань по збереженню запасів південного блакитного тунця. 30 липня 1999 р. ці ж дві держави направили до Трибуналу прохання про припис тимчасових охоронних заходів. До числі цих заходів, на їхню думку, повинне було бути приписання Японії про негайне припинення однобічного експериментального вилову блакитного тунця та інші.

Японія, у свою чергу, 20 липня 1999 р. звернулася до Трибуналу із проханням відкинути заяву Австралії та Нової Зеландії про припис тимчасових заходів, і в той же час просила наказати тимчасові заходи на адресу цих двох держав наступного змісту:

– Австралія і Нова Зеландія повинні в дусі доброї волі відновити переговори з Японією протягом шести місяців з метою досягнення консенсусу за існуючими між ними розбіжностями, включаючи укладення протоколу про продовження експериментального рибальства;

– якщо протягом шести місяців не буде досягнутий консенсус, щодо розбіжностей, які повинні бути вирішені, відповідно до домовленості сторін і наступних Умов Звернення до Робочої групи з експериментального рибальства, передані журі незалежних експертів.

Питання про наявність у Трибуналу компетенції на приписання тимчасових заходів у даній справі виявилось не простим, оскільки по суті справа повинна була розглядатися арбітражем за Додатком VII.

Згідно зі ст. 290 (п. 5) Конвенції 1982 р., Трибунал сформулював своє завдання як встановлення того, чи буде арбітраж *prima facie* мати компетенцію на розгляд справи. Трибунал відзначив, що Австралія та Нова Зеландія як основу його компетенції висунули положення ст. 288 (п. I).

Японія вважала спір науковим. Однак Трибунал зазначив, що даний спір містить також розбіжності між сторонами по правових питаннях. Він послався на Рішення Міжнародного Суду в справі Концесії Мавромматиса в Палестині про те, що спір – це «розбіжність із питань права або факту, конфлікт юридичних позицій або інтересів», а також на рішення Міжнародного Суду у справі про Південно-Західну Африку: «Варто показати, що претензія однієї сторони виразно відкидається іншою стороною».

У зв'язку із цим Трибунал врахував необхідним встановити, яке саме зобов'язання було порушено або не порушене Японією. Австралія і Нова Зеландія стверджували, що Японія, в ході здійснення своєї експериментальної програми рибогосподарських досліджень порушила зобов'язання за ст.ст. 64 і 116–119 Конвенції 1982 г., положення Конвенції про збереження південного блакитного тунця 1993 р., а також звичаєві норми міжнародного права.

Японія стверджувала, що спір стосується тлумачення і застосування Конвенції 1993 р., і не стосується тлумачення і застосування Конвенції 1982 р. Ця країна також стверджувала, що вона не порушувала жодних положень Конвенції 1982 р.

Трибунал відзначив, що участь сторін у Конвенції 1993 р. не позбавляє їхнього права застосовувати положення Конвенції 1982 р. у питаннях збереження й управління запасами південного блакитного тунця.

Висновок Трибуналу полягав в тому, що положення Конвенції 1982 р., висунуті Австралією та Новою Зеландією, дійсно створюють

основу для виникнення компетенції арбітражу. На думку Трибуналу, факт дійсності Конвенції 1993 р. для всіх сторін в спорі не виключає їхнього права звернення до процедур за Розділом 2 Частини XV Конвенції 1982 р.

Трибунал підкреслив, що йому належить право вирішувати питання про необхідність приписання тимчасових заходів, і нагадав, що Австралія і Нова Зеландія стверджують про неминуче завдання збитків їхнім інтересам у випадку продовження лову блакитного тунця в період до вирішення спору судом. Однак Трибунал визнав також, що поки немає надійних наукових даних про ті заходи, які можуть привести до збереження блакитного тунця, і хоча він не в змозі оцінити вірогідність наукових даних, представлених сторонами, Трибунал усвідомлює необхідність прийняття якихось термінових заходів. Тому не можна допускати, щоб загальний обсяг вилову, включаючи експериментальне рибальство, перевищував той, про який сторони домовилися на основі визнаних ними критеріїв.

Справа про атомну електростанцію. 9 листопада 2001 р. Ірландія звернулася до Трибуналу із проханням наказати тимчасові заходи на адресу Великобританії, з якої в неї був спір, переданий сторонами за згодою на розгляд арбітражу по Додатку VII до Конвенції 1982 р. Ірландія обвинувачувала Великобританію в тому, що вона, на її думку, не прийняла достатніх заходів безпеки відносно її атомної електростанції та перевезення ядерних матеріалів на станцію та від станції. Таким чином, на думку Ірландії, створилася небезпека ядерного зараження Ірландського моря, розташованого між Ірландією та Великобританією.

Ірландія обвинувачувала Великобританію в порушенні положень Конвенції 1982 р., а також у порушенні деяких регіональних угод: Конвенції про захист морського середовища Північно-Східної Атлантики 1992 р., Договору про створення Європейського Економічного співтовариства 1957 р. і Договору про створення Європейського Атомного співтовариства (Євратом) 1957 р.

Згідно зі ст. 290 (п. 5) Конвенції 1982 р. Трибунал заявив, що має право пропонувати тимчасові заходи, якщо встановить, що арбітраж, якому передана справа для розгляду його по суті, *prima facie* має компетенцію для цього. З боку Ірландії, що обвинувачувала Великобританію в порушенні декількох статей Конвенції 1982 р., заперечень проти

цього не могло бути. Великобританія ж затверджувала, що компетенція арбітражу по Додатку VII усувається ст. 282 1982 р. При цьому малося на увазі, що Ірландія вже передала навирішення арбітражу, передбаченого ст. 32 Конвенції про захист морського середовища Північно-Східної Атлантики 1992 р. Спір з Великобританією щодо доступу до інформації про економічну необхідність будівництва атомної електростанції, що передбачено ст. 9 цієї Конвенції. Крім того, Договорами про Європейське економічне співтовариство та про Євратом передбачена виключна юрисдикція Суду Європейських співтовариств у справі розгляду спорів, пов'язаних з невиконанням зазначених вище договорів. Однак Ірландія затверджувала, що спір про електростанцію МОКС стосується тлумачення або застосування Конвенції 1982 р., а не інших зазначених вище договорів.

Трибунал заявив, що ст. 282 1982 р. може вилучати з юрисдикції арбітражу за Додатком VII тільки в тому випадку, якщо іншими угодами передбачене створення засобів для вирішення спору, що впливають із Конвенції 1982 р. Далі Трибунал заявив, що оскільки спір по суті переданий до спеціалізованого арбітражу, що має компетенцію вирішувати спори, які виникають по Конвенції 1982 р., варто брати до уваги тільки норми про вирішення спорів, зафіксовані в Конвенції 1982 р.

В остаточному підсумку Трибунал дійшов висновку, що арбітраж *prima facie* буде мати юрисдикцію по даній справі і звернулася до питання про необхідність наказати тимчасові заходи. Зваживши наведені сторонами аргументи, Трибунал дійшов висновку про те, що немає безпосередньої небезпеки радіоактивного зараження місцевості в період до створення арбітражу за Додатком VII, так щодо необхідності в приписанні тих заходів, на яких наполягала Ірландія, немає.

Тимчасові охоронні заходи, запропоновані Трибуналом, включали зобов'язання Ірландії та Великобританії про співробітництво з цією метою і вести консультації.

Спір між Малайзією та Сінгапуром щодо меліорації земель Сінгапуром на узбережжі протоки Джохор. 4 липня 2003 р. Малайзія сповістила Сінгапур про те, що нею порушений розгляд в арбітражі, що повинен бути сформований відповідно до Додатка VII до Конвенції 1982 р., з питання вказання лінії розмежування границь між територіальними морями двох держав у прибережних островах.

5 вересня 2003 р. Малайзія звернулася в Трибунал із проханням наказати тимчасові охоронні заходи для п. 5 ст. 290 Конвенції 1982 р. у зв'язку з тим, що, хоча держави, які сперечаються, очікували розгляд їхнього спору в арбітражі, Сінгапур продовжував роботи з меліорації земель у протоці Джохор, що могло вплинути на майбутню делімітацію.

Вирішуючи питання про наявність *prima facie* компетенції арбітражу в даній справі, Трибунал звернув увагу на те, що перед арбітражем поставлене завдання тлумачити статті Конвенції 1982 р. і що Малайзія обґрунтовувала компетенцію арбітражу на положеннях ст. 288 (п. 1) Конвенції 1982 р.

Трибунал приділив багато часу питанню про необхідність переговорів між сторонами, оскільки Сінгапур, посилаючись на ст. 283 Конвенції 1982 р., стверджував, що обміну думками про способи врегулювання спору не було, а переговори складають неодмінну попередню умову для використання обов'язкових процедур відповідно до Частини XV Конвенції 1982 р.

В результаті Трибуналу передавалося чотири прохання про приписання тимчасових заходів, які повинні були почати діяти, перш ніж почне роботу судовий орган, що розглядає спір по суті.

Всі спори, у зв'язку з якими висувалися прохання про приписання тимчасових заходів, стосувалися тлумачення Конвенції 1982 р. І всі вони були ініційовані на підставі п. 5 ст. 290 Конвенції 1982 р., коли спір по суті повинен був вирішуватися судовим органом, але на момент звернення до Трибуналу судовий орган ще не був створений.

У всіх випадках приписання тимчасових заходів Трибунал скористався своїм правом пропонувати інші заходи, ніж ті, про які просили сторони в спорі.

Трибунал прийняв однастайну ухвалу, в якій не містилися вимоги до Сінгапуру про призупинення, а пропонується обом державам продовжити переговори, обмін інформацією, співробітничати між собою і доповідати про це Трибуналу. Таким чином, Трибунал не порахував можливим визнати, що тут є пряма погроза Малайзії.

Згідно з п. 1 ст. 293 Конвенції ООН з морського права суд або арбітраж, що володіє компетенцією відповідно до Конвенції, «застосовує цю Конвенцію та інші норми міжнародного права, що не є неsumісними з нею». Дане формулювання є досить широкою та істотно

відрізняється від перерахування джерел, даного в ст. 38 Статуту Міжнародного Суду, де перелік застосовуваного права можна назвати вищепним. В літературі відзначалося, що за час, що пройшов після її прийняття, в міжнародному праві з'явилися нові джерела і розвилися ті, які лише намічалися.

Право Трибуналу в процесі судочинства застосовувати широкий перелік джерел впливає із самого характеру Конвенції з морського права, що і до матеріального, і до процесуального регулювання відносин учасників Конвенції дозволяє застосовувати норми, які склалися за межами морського права. Як приклад тут можна привести ст. 295, а також ст. 304. Більше того, як зазначає великий американський фахівець з морського права Б.Оксман, можуть застосовуватися навіть загальновизнані норми прав людини. Так, аналізуючи твердження про те, що влади будь-якої держави, здійснюючи затримку судна іншої держави, діяли неправомірно і що екіпаж піддався неналежному поводженню, Трибуналу прийде застосовувати норми міжнародного права прав людини.

Деякі статті Конвенції з морського права містять відсилання до «загальновизнаних норм і стандартів», прийнятим Міжнародною морською організацією (наприклад, у ст. 211 (пп. 2 і 5), що належить до захисту морського середовища від забруднення). Ці норми і стандарти застосовні навіть до спор тих держав, які не заявляли про їхнє конкретне прийняття.

Ситуація застосування інших, ніж Конвенція, норм, може також склалися в силу того, що певні договори прямо передбачають можливість звернення до засобів вирішення спорів, передбачених Конвенцією з морського права, як, наприклад, Угода про здійснення положень Конвенції ООН з морського права 1982 р., які стосуються збереження трансграничних рибних запасів і запасів далеко мігруючих риб і управління ними або Протокол до Лондонської конвенції про запобігання забруднення моря скиданнями відходів та інших речовин 1972 р. від 1996 р. Ці договори, у свою чергу, уповноважують застосування широкого спектра джерел.

Необхідно відзначити також, що стосовно спорів, які виникають у зв'язку із Частиною XI, Камера по спорах, що стосується морського дна, уповноважена застосовувати не тільки ті джерела, які зазначені в ст.293, але також норми, правила та процедури Органа по морському

дну та, у відповідних випадках, умови контрактів про розробку морського дна.

В цілому Трибунал застосовує всі ті ж джерела міжнародного права, що й інші міжнародні суди, особливо Міжнародний Суд. Практика Трибуналу по морському праву показує, що застосовними для вирішення спорів, що виникають у зв'язку із тлумаченням і застосуванням Конвенції, виявляються всі джерела міжнародного права: договір, звичай, загальні принципи права, рішення вповноважених міжнародних організацій, хоча не можна не визнати пріоритет самої Конвенції над іншими джерелами. Трибунал застосовує насамперед Конвенцію ООН з морського права, але в широкому контексті, оскільки Конвенція – особливий договір. Конвенція призначена функціонувати в широкому міжнародному контексті: хоча міжнародне морське право складає спеціальну галузь міжнародного права, воно не так відособлено від загального міжнародного права, як деякі інші галузі, як, наприклад, право ВТО або право прав людини.

Досить багато уваги питанню про застосовне право було приділено Трибуналом у справі **MOX plant**. Розгляд по спору між Ірландією та Великобританією щодо доступу Ірландії до інформації про будівництво Великобританією атомної електростанції порушувалося по двох договорах: Конвенції ООН з морського права, а також по Конвенції про захист навколишнього середовища Північно-Східної Атлантики (яку часто називають «Конвенцією Оспар»). Справу по суті розглядав арбітраж, передбачений «Конвенцією Оспар», Трибунал же з морського права вирішував питання про приписання тимчасових заходів правового захисту. Ані Конвенція з морського права, ані «Конвенція Оспар» не давали підстав вирішити, яке право, крім самих цих договорів, може бути застосоване в даній справі. Зокрема, ст.32 (п.6а) Конвенції Оспар пропонував арбітражу вирішувати справу на основі норм міжнародного права, особливо норм Конвенції Оспар.

Ірландія стверджувала, що варто звернутися до норм декількох документів, серед іншого, Заяви конференції міністрів держав-учасниць Конвенції Оспар у Сінтрі в 1998 р., Декларації Конференції ООН з навколишнього середовища в Ріо-де-Жанейро, Конвенції про доступ до інформації, участі громадськості в прийнятті рішень і про доступ до правосуддя по справах про захист навколишнього серед-

овища, прийняту в Аарусі в 1998р. Англія ж вважала застосовною тільки Директиву Європейської комісії № 90/313.

Арбітраж вирішив, що потрібно залучити існуюче міжнародне право і практику, але лише настільки, наскільки це відповідає ст. 31(3) (b) і (c) Віденської конвенції про право міжнародних договорів 1969 р.

В ході розгляду в арбітражі, створеному відповідно до Додатка VII до Конвенції з морського права, Ірландія наполягала вже на застосуванні більше 20 документів, проти чого заперечувала Англія. Оскільки Трибунал по морському праву мав завданням тільки приписання тимчасових заходів, у нього не було необхідності вирішувати питання у всій його повноті (тому що в кожному разі Трибунал вирішує тільки спори про тлумачення та застосування Конвенції з морського права). У Постанові Трибуналу № 3 було заявлено: «В тому ступені, в якій претензії Ірландії прямо засновані на інших юридичних документах, ніж Конвенція з морського права, ці претензії можуть бути визнані неприйнятними». З цього можна зробити висновок, що Трибунал не був схильний застосовувати документи, зазначені Ірландією саме тому, що їхнє тлумачення не входило в його компетенцію.

Важливою частиною юриспруденції Трибуналу є позиція, зайнята ним в деяких справах про негайне звільнення затриманих суден. Проблема негайного звільнення дає можливість простежити співвідношення міжнародного морського права та національного законодавства, оскільки прибережні держави вправі затримувати в зоні своєї юрисдикції іноземні судна, що порушили національне законодавство, засноване на міжнародному праві. У справі про траулер «Самуосо» Франція наполягала на тому, що держава прапора – Панама – не має права звертатися до Трибуналу, поки справа про звільнення судна під заставу перебуває на розгляді муніципального суду. Панама ж, навпроти, затверджувала, що ст. 292 Конвенції з морського права жодним чином не вимагає попереднього вичерпання місцевих засобів, яким по суті є місцева судова процедура. Трибунал по морському праву відзначив, що відповідно до французької Конституції міжнародні договори мають пріоритет перед законами; у той же час карне законодавство не містить такого незаперечного твердження. Однак, на його думку, затягування звернення Панами в Трибунал було б порушенням ст. 292 Конвенції з морського права з боку Франції. Трибунал знайшов, що

норма ст. 292 займає автономне положення щодо французького законодавства. Так, Трибунал прийняв постанову про звільнення капітана від обов'язку перебувати під підпискою про невиїзд; з іншого боку, Трибунал не став визначати конкретну форму застави – готівка, банківський чек або банківська гарантія.

Таким чином, Трибунал показав, що міжнародне право, з одного боку, і національне право, з іншого, повинні застосовуватися так, як це продиктовано тією системою, до якої застосовувані норми входять. Як цілком правильно відзначає Р.Рейф'юз, Трибунал з морського права цілком не є апеляційним муніципальним судом, що застосовує муніципальне право.

Досить нова область права, із застосуванням якого довелося зштовхнутися Міжнародному трибуналу по морському праву – це право Європейського союзу.

У справі про MOX plant, як вже згадувалося, Великобританія вважала порушеним європейське право, та Ірландія проти цього не заперечувала. Застосування європейського права виявилось не простою справою. У справі Хегемана Суд Європейських співтовариств ухвалив, що міжнародні угоди, учасниками яких є співтовариства, складають невіддільну частину права Європейських співтовариств, що, на думку Суду, впливає з рішення Ради Європейських співтовариств укласти таку угоду. Європейські співтовариства, як відомо, є учасником Конвенції ООН з морського права. Однак вирішити питання про статус Конвенції в європейському комунітарному праві не так легко, оскільки Конвенція – це договір змішаного характеру: вона підписана не тільки самими Європейськими співтовариствами, але й чотирнадцятьма з тодішніх п'ятнадцяти держав-членів.

Ще більш складне питання про імплементацію Конвенції з морського права, оскільки прийняттям її створені три категорії зобов'язань:

- в областях, що входять у виняткову компетенцію держав-членів (компетенція Співтовариств не діє);
- в областях, що входять у виняткову компетенцію Співтовариств (компетенція держав-членів не діє);
- в областях конкуруючої компетенції Співтовариств і держав-членів.

Що стосується перших двох категорій, то, незважаючи на деякі труднощі розмежування, із правової точки зору все ясно: якщо зобов'язання лежать винятково на державах, то питання про застосування комунітарного права не постає. З іншого боку, якщо зобов'язання належать Співтовариствам, то держави-члени можуть не вважатися учасниками Конвенції, і виходить, між ними не можуть виникати спори за цим договором.

Виняткова компетенція як Співтовариств, так і держав-членів, може виникати двома шляхами: вона прямо визначається в Договорі про Європейський союз; і непрямым шляхом – як визначив Суд Співтовариств у справі ERTA, якщо міжнародні зобов'язання держави-члена перешкоджають проведенню заходів, запропонованих інститутом Союзу, що як забезпечують досягнення цілей будь-якого міжнародного договору.

Що ж стосується конкуруючої компетенції, то слід зазначити, що в Конвенції з морського права є сфери регулювання, які не підпадають під виняткову компетенцію ані Співтовариств, ані держав-членів, і в той же час попадають і туди, і сюди. Це такі сфери, за якими договори можуть укладатися й Співтовариствами, й державами-членами. Це, насамперед, багато рамкових зобов'язань, наприклад, що виникають по Частині XII – щодо захисту і збереження морського середовища.

Деякий вихід з такої ситуації можна доглянути в ст.5 Додатка IX до Конвенції, відповідно до якої держава-член міжнародної організації при ратифікації Конвенції з морського права, або міжнародна організація (юридичну силу має більше пізній документ) роблять заяву про відповідний розподіл повноважень. 12 членів Європейського союзу (і в тому числі Англія та Ірландія) зробили заяви про передачу Європейському союзу «повноважень відносно деяких питань, врегульованих Конвенцією», уточнення яких буде пізніше. Правда, ніяких уточнень не було до самої ратифікації Конвенції Європейським союзом в 1998 р. Звичайно, можна сумніватися в юридичній валідитарності такого документа, як заява, але волю, виражену державами, вона відбиває. Таким чином, можна затверджувати, що держави-члени уповноважили Союз здійснювати права і обов'язки, що впливають із Конвенції з морського права, а тому вони складають частину права Європейського союзу. Але у визначенні змісту цього права Декларація Європейського союзу трохи похмура. Під заголовком «Питання, за

якими Співтовариство має виключну компетенцію», говориться про те, що держави-члени передали Співтовариству компетенцію відносно збереження та управління морськими рибними ресурсами. Проте, відносно тих питань, за яких Співтовариство і держави-члени споконвічно мали спільну компетенцію, в Декларації відзначається, що Співтовариству належить така компетенція тільки в тому ступені, в якому положення Конвенції з морського права або правового акта, прийнятого на виконання Конвенції, зачіпають правила, прийняті Співтовариством. Якщо подібні правила не зачіпаються, особливо положення, що встановлюють просто мінімальні стандарти, держави-члени мають право здійснювати свою компетенцію. У всіх інших випадках компетенція належить тільки державам. Таким чином, компетенція Співтовариства існує поряд з компетенцією держав-членів, але іноді вони діють, а іноді – ні. Саме на цьому будувала свою позицію Ірландія. Однак Трибунал не вважав, що, опираючись на Заяву Європейського співтовариства, можна сказати, чиї повноваження діють. Оскільки перед Трибуналом не стояло завдання тлумачення матеріального європейського права, йому достатньо переконалися в наявності в нього компетенції на приписання тимчасових заходів, але сам по собі цей приклад «конкуруючих зобов'язань» досить цікавий.

Іншою новацією в міжнародному судовому розгляді може стати застосування так званого «м'якого права», тобто таких актів, які не є зобов'язуючими, але потенційно здатні стати договірними нормами. Найбільш частий приклад таких актів – це резолюції та декларації Генеральної Асамблеї ООН. До таких актів можна віднести, наприклад, тлумачення, дане Комісією із зовнішньої межі континентального шельфу стосовно ст.9 Додатка II до Конвенції з морського права. Можна послатися на досвід Міжнародного Суду, що у рішенні по справі Габчиково-Надьмарош застосував принцип стійкого розвитку як «проміжну норму».

У практиці Трибуналу з морського права вже відзначене застосування норми «м'якого права», а саме, принципу обережності, що був включений консенсусом як принцип 15 у Декларацію Ріо-де-Жанейро Конференції ООН по навколишньому середовищу і розвитку 1992 р. З рішень Трибуналу у справах про південного блакитного тунця прямо впливає, що Трибунал вважав норми Конвенції з морського права, що стосуються збереження рибних ресурсів, що змінилися під впли-

вом принципу обережності. Саме так тлумачили ці рішення судді Ланг, Тревес і Ширер.

У ст.293 включена також досить важлива новація, що може зіграти корисну роль у вирішенні політизованих спорів. Відповідно до п. 2 тієї ж ст.293 ніщо не перешкоджає Трибуналу, за згодою сторін, вирішувати справи *ex aequo et bono*. Широкий вибір джерел права тісно примикає до наданої сторонам можливості вибору засобів мирного врегулювання, що часто оцінюється як один з великих успіхів Третьої конференції з морського права. Деякі автори відзначають, що такий підхід до вирішення спорів може бути дуже корисним.

Вирішення спору *ex aequo et bono* може бути плідним для тих справ, які сильно обтяжені політичним моментом або зачіпають життєво важливі для держав питання, що стосуються права судноплавства, рибальства у відкритому морі та охорони навколишнього середовища. Будь-який уряд може використовувати міжнародний суд як трибунові для опублікування свого невдоволення іншим урядом. Можна привести досить багато подібних прикладів із практики Міжнародного Суду. Такі справи стосувалися, наприклад, утримання заручників, ядерних випробувань, політики апартеїду або застосування сили.

Однак друга сторона при цьому може не прагнути взяти участь у розгляді, і Трибунал виявиться перед ситуацією неявки в суд однієї зі сторін. Згода обох сторін буде мати тут вирішальне значення.

Поки в практиці Трибуналу не було випадків прийняття рішень *ex aequo et bono*. Ті автори, які цікавляться міжнародним судовим процесом, висловлюють деякі припущення щодо факторів, які можуть привести до успіху або неуспіху таких рішень.

Дж. Нейєс вважає, що головне завдання, що стоїть перед Трибуналом у таких справах – це митецьке сполучення врахування інтересів сторін і точного проходження своїй процедурі, оскільки щирі наміри держав можуть не бути зрозумілими з першого погляду. Так, практика показує, що досить часто неправомірно проведена прибережною державою вихідна лінія стає джерелом спору. Прибережна держава могла діяти подібним чином з метою включити більш великий простір у свою виключну економічну зону і надати своїм фізичним та юридичним особам більше можливостей для рибальства. Або прибережна держава використовує таку лінію для розширення своїх внутрішніх вод.

Втім, вихідна лінія, що далеко відстоїть від берега, може бути й результатом сумлінної оми. Не слід думати, що саме по собі не є «зобов'язуючим» рішенням Трибуналу або будь-якого іншого органа проти встановленої державою вихідної лінії автоматично приведе до зміни політичної позиції влади цієї держави. Трибунал повинен, безумовно, враховувати, що довіра до нього буде падати, якщо обвинувачена держава проігнорує його рішення або взагалі не з'явиться в Трибуналі для участі в розгляді. Розглядаючи позови відносно вихідних ліній, Трибунал повинен брати до уваги, що статті 297 і 298 відбивають серйозну заклопотаність держав.

Так само й в ході вирішення питання про прийнятність позову Трибунал повинен враховувати, що до втрати довіри може привести й занадто широке тлумачення його компетенції, тому що якщо він буде вважати будь-який позов прийнятним тільки на підставі підозр і припущень, без достатніх юридичних підстав, його будуть вважати політизованим і недостатньо незалежним.

Тому перед Трибуналом постають складні проблеми визначення суті спору: чи дійсно спір стосується вихідних ліній або свободи судноплавства (тобто питань, не охоплених виключеннями та обмеженнями відповідно до ст.297 і 298), або ж мова йде скоріше про військову діяльність прибережної держави або про рибальство (тобто про питання, які можуть бути предметом виключень і обмежень)? Багато питань, що стосуються характеристики спору, важко вирішити в принциповому порядку.

Для прикладу наведемо наступну ситуацію. Держава, що здійснює рибальство на далеких дистанціях, заперечує право іншої держави на здійснення контролю над рибальством в окраїнних просторах її виключної економічної зони. Якщо претензія буде обґрунтована тільки посиланнями на неправомірне проведення вихідної лінії, суд або трибунал скоріше визначать суть спору як такого, що стосується проведення вихідної лінії, а не прав рибальства у виключній економічній зоні. В Конвенції поняття виключної економічної зони безпосередньо пов'язане з вихідними лініями, і право прибережної держави на здійснення контролю, таким чином, по самій своїй суті залежить від правомірності проведення прямих вихідних ліній, що є частиною більше широкої спірної ситуації. Нагадаємо, що Міжнародний Суд у рішенні в справі про дипломатичний і консульський персонал США в

Тегерані відкинув аргумент Ірану про те, що він не вправі судити про порушення Іраном тієї частини міжнародного права, що захищає дипломатичний і консульський персонал, не звертаючи уваги на факти довгострокового та постійного втручання США у внутрішні справи Ірану. Після встановлення Трибуналом наявності в нього юрисдикції на розгляд навіть високо політизованого спору, рішення його по суті вже не складе утруднень, тому що положення Конвенції викладені досить виразно. Тоді перед Трибуналом буде стояти типове судове завдання – застосування правової норми до обставин справи.

Деякі автори підкреслюють, що для вирішення політично чутливих спорів необхідно, щоб Трибунал мав деякі якості, зокрема, особливого значення набуває незалежність суду, що деякі автори ставлять в основу при визначенні його легітимності, тобто неупередженості; принципового рішення справ; обґрунтованості прийнятих рішень; здатності ухвалених рішень витримати випробування часом; повага до ролі політичних інститутів, а також забезпечення сторонам, що сперечаються, можливості бути вислуханими.

Займаючись вирішенням політично чутливого спору, Трибунал не повинен додержуватися політичних позицій держав громадянства окремих суддів. Але йому не слід також робити вид, що не існує жодної політичної конфронтації.

Близькою за своєю суттю до вирішення *ex aequo et bono* є оцінка принципу справедливості в області делімітації. Трибуналу дане право виносити рішення про делімітацію, ґрунтуючись на принципі справедливості. Якщо держави, що беруть участь в спорі, не зробили заяв про вибір обов'язкового засобу вирішення по статті 298 Конвенції з морського права, то такий спір може бути переданий до арбітражу. Тому юрисдикція Трибуналу на розгляд таких спорів залежить від взаємної згоди сторін, вираженого у формі спільної декларації по статті 287 (пункт 4), у компромисорній клаузулі, включеної до будь-якого договору, або в спеціальній угоді. Навіть якщо одна або більше держав-учасниць спору зробили виключення територіальних спорів з компетенції суду або арбітражу по статті 298, вони однаково вправі вступити в угоду про передачу конкретного спору про морські границі Трибуналу.

Рішення Міжнародного суду по спорах про розмежування континентального шельфу Північного моря показує, як справедливість

може бути застосована до вирішення таких спорів. Правда, опора Міжнародного Суду на справедливість в цих справах була сумнівною, оскільки його Статут не згадує справедливість у числі джерел міжнародного права, застосовуваних судом. Не було й угоди сторін про те, що Суд може вирішувати справи *ex aequo et bono*.

Зазвичай, якщо міжнародний судовий орган буде широко застосовувати справедливість, не обмежуючи її правовими рамками, він може зазнати жорстокої критики та обвинуваченням в тому, що він перетворюється в примирливу комісію, не пов'язану загальноприйнятими для судового розгляду стандартами. Стаття 293 (пункт 2) прямо дозволяє суду або арбітражу, що володіє юрисдикцією відповідно до частини XV Конвенції, вирішувати справи *ex aequo et bono*. Це значить, що судді або члени арбітражу можуть вирішувати справи, виходячи із власних понять про добро та зло, не звертаючись до норм Конвенції або інших джерел міжнародного права. І це повноваження суду або арбітражу недвозначно підлягає згоді сторін у спорі. Є підстави думати, що держави, які сперечаються, не будуть охоче давати таку згоду: за 90-літню історію Міжнародного Суду та його попередника – Постійної палати міжнародного правосуддя – жодного разу не вирішували справи на підставі *ex aequo et bono*. Деякі автори думають, що в справах про розмежування континентального шельфу Північного моря Міжнародний Суд удався до використання поняття справедливості тому, що існує на той час позитивне право було досить невизначеним, а сам Суд прагнув прийняти таке рішення, що дало б сторонам деякий напрямок в обставинах, перевантажених фактами.

У цей час позитивне право, що належить до делімітації, особливо до морської делімітації, одержало значний розвиток, і якби Трибунал розглядав справу про розмежування, вона б звернувся скоріше до положень Конвенції з морського права, чим до поняття справедливості. І, проте відповідний досвід Міжнародного Суду не може не бути корисним: кожний спір про делімітацію так багатий фактичним матеріалом, що навряд чи коли-небудь з'являться норми, здатні охопити всі фактичні обставини.

У деяких випадках морського розмежування сторони в спорі насправді не доручають суду або арбітражу дійсне проведення границі. У тих же справах про континентальний шельф Північного моря сторони просили Міжнародний Суд лише вказати принципи, застосовні

до делімітації континентального шельфу, а не проводити границю. Тому в сторін після винесення Судом рішення залишилося місце для продовження переговорів на основі зазначених ним принципів. Якби перед Трибуналом з морського права також було поставлене подібне завдання, йому б теж довелося виносити гнучке рішення, що дає сторонам основні напрямки співробітництва. Звичайно, мало ймовірно, що Трибуналу буде передана справа про делімітацію, оскільки сам Трибунал не наділений обов'язковою юрисдикцією в таких спорах, а Міжнародним Судом вже накопичений досить великий позитивний досвід щодо цього. Однак не можна виключати, що застосування поняття справедливості може бути притаманне Трибуналу у вирішенні спорів в інших областях міждержавних відносин.

Контрольні питання

1. На підставі якого документа створено Міжнародний трибунал ООН з морського права?
2. Якою є структура Міжнародного трибуналу ООН з морського права?
3. Наведіть приклади прийнятих Міжнародним трибуналом ООН з морського права рішень

7. ПИТАННЯ ДЛЯ САМОКОНТРОЛЮ

1. Значення Світового океану в умовах економічного розвитку, подолання світової економічної кризи та глобалізації.
2. Етапи кодифікації та розвитку морського права.
3. Поняття морського права.
4. Предмет морського права.
5. Основні принципи морського права.
6. Джерела морського права.
7. Конвенція ООН з морського права 1982 р та її значення для світового співтовариства.
8. Структура морського права.
9. Сучасна класифікація морських просторів.
10. Міжнародно-правовий стан територіального моря.
11. Міжнародно-правовий стан відкритого моря, юрисдикція у відкритому морі.
12. Міжнародно-правовий стан прилеглої та виключної економічної зони.
13. Правовий стан внутрішніх морських вод.
14. Міжнародно-правовий стан морських портів, суден та їхніх екіпажів в іноземних морських портах (характеристика двосторонніх угод про торговельне мореплавство).
15. Міжнародно-правовий статус континентального шельфу.
16. Правовий статус Комісії з меж континентального шельфу.
17. Спірні аспекти розмежування континентального шельфу (Україна-Румунія та ін.).
18. Правовий стан архіпелажних вод.
19. Поняття та визначення піратства, боротьба з піратством.
20. Правовий стан Арктики.
21. Правовий стан Антарктики.
22. Правовий стан Міжнародного району морського дна.

23. Міжнародно-правовий режим міжнародних водних шляхів: основні міжнародні та національні нормативно-правові акти.
24. Поняття міжнародних проток.
25. Правовий режим Чорноморських проток.
26. Правовий режим Балтійських проток.
27. Правовий режим Азовського моря та Керченської протоки.
28. Міжнародно-правовий режим міжнародних каналів.
29. Поняття міжнародних каналів.
30. Правовий режим Суецького каналу.
31. Правовий режим Кільського каналу.
32. Правовий режим Панамського каналу.
33. Міжнародно-правовий режим міжнародних рік.
34. Поняття міжнародних рік.
35. Правовий режим ріки Дунай.
36. Міжнародно-правовий режим замкнених та напівзамкнених морів.
37. Правовий режим заток.
38. Загальна характеристика правового статусу ООН, Правовий статус Ради Безпеки ООН та її роль у підтриманні міжнародного миру та безпеки, у тому числі на морі.
39. Правовий статус Міжнародної морської організації: історія створення, основні напрямки діяльності та повноваження, структура.
40. Міжнародний орган з морського дна: правовий статус, структура та основні повноваження.
41. Комісія з питань континентального шельфу: правовий статус, структура та основні повноваження.
42. Міжурядова океанографічна комісія ЮНЕСКО: історія створення, структура, основні повноваження.
43. Міжнародна організація морського супутникового зв'язку (ІН-МАРСАТ): історія створення, структура, основні повноваження.
44. Неурядові морські організації: визначення, статус, співробітництво з міжурядовими організаціями.
45. Міжнародний Морський Комітет: історія створення, структура, основні повноваження.
46. Балтійська та міжнародна морська організація: історія створення, структура, основні повноваження.
47. Міжнародна асоціація незалежних власників танкерів: історія створення, структура, основні повноваження.

48. Міжнародна асоціація з координації перевантажувальних операцій: історія створення, структура, основні повноваження.
49. Міжнародна асоціація суднових постачальників: історія створення, структура, основні повноваження.
50. Міжнародно-правова система забезпечення безпеки мореплавства.
51. Основні міжнародно-правові акти, що стосуються безпеки мореплавства: загальна характеристика.
52. Навігаційні правила забезпечення безпеки мореплавства (характеристика норм Конвенції ООН з морського права 1982 р. та Міжнародних правил із запобігання зіткненню суден 1972 р.).
53. Технічні правила забезпечення безпеки мореплавства (характеристика норм Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 р. стосовно конструкції суден, Конвенції про вантажну марку 1966 р.).
54. Експлуатаційні правила забезпечення безпеки мореплавства (характеристика норм Міжнародної конвенції про стандарти підготовки, дипломування моряків та несення вахти 1978/1995 р.р., Конвенції про мінімальні норми на торговельних судах 1976 р.).
55. Принципи та порядок роботи систем ІНМАРСАТ та КОСПАС-САРСАТ.
56. Система забезпечення безпеки мореплавства в Україні.
57. Нормативно-правова база забезпечення безпеки мореплавства в Україні.
58. Норми Кодексу торговельного мореплавства України про забезпечення безпеки мореплавства.
59. Підзаконні акти про забезпечення безпеки мореплавства.
60. Організаційне забезпечення безпеки мореплавства в Україні.
61. Система управління безпекою мореплавства.
62. Система органів із забезпечення безпеки мореплавства в Україні.
63. Лоцманське проведення:.
64. Історія зародження та становлення лоцманської служби.
65. Міжнародно-правова регламентація діяльності лоцманів.
66. Визначення понять «лоцман», «лоцманське проведення».
67. Правовий статус лоцманів в Україні.
68. Порядок стягнення лоцманського збору.

8. ТЕСТИ ДЛЯ САМОКОНТРОЛЮ

ТЕСТ 1

1. «Територіальне море» це:

- 1.1. Частина просторів відкритого моря.
- 1.2. Частина просторів Світового океану, що перебувають за межами територіальних вод прибережної держави.
- 1.3. Частина просторів Світового океану, що перебувають за межами архіпелажних вод держави-архіпелагу та прилягають до них.
- 1.4. Частина просторів Світового океану, що перебувають за межами внутрішніх вод прибережної держави та прилягають до них.
- 1.5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

2. Зовнішня межа «територіального моря» проходить:

- 2.1. На відстані 12 морських миль від узбережжя, що входить до складу державної території держави-архіпелагу.
- 2.2. На відстані 12 морських миль від прямих вихідних ліній, використовуваних для відліку ширини територіального моря.
- 2.3. На відстані 12 морських миль від нормальних вихідних ліній, використовуваних для відліку ширини територіального моря.
- 2.4. На відстані не далі 12 морських миль від зовнішньої границі внутрішніх вод прибережної держави.
- 2.5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

3. Суверенітет прибережної держави поширюється:

- 3.1. На сухопутну частину її державної території.
- 3.2. На водну частину її державної території.
- 3.3. На її «територіальне море».
- 3.4. На її «внутрішні води».
- 3.5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

4. Правовий статус (А) і правовий режим (Б) «територіального моря» і «внутрішніх вод»:

- 4.1. (А) і (Б) різні.
- 4.2. (А) і (Б) однакові.
- 4.3. (А) – різний, (Б) – однакові.
- 4.4. (А) – однаковий, (Б) – різні.
- 4.5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

5. Зовнішня границя «територіального моря» є державним кордоном прибережної держави:

- 5.1. Так, завжди.
- 5.2. Ні, ніколи.
- 5.3. Іноді – так, іноді – ні.
- 5.4. Так, завжди, якщо прибережна держава це не держава-архіпелаг.
- 5.5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

6. Чи завжди державний кордон на морі є зовнішньою границею «територіального моря»:

- 6.1. Так, завжди.
- 6.2. Ні, ніколи.
- 6.3. Іноді – так, іноді – ні.
- 6.4. Так, завжди, якщо прибережна держава це не держава-архіпелаг.
- 6.5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

7. Чи можуть використовуватися для виміру ширини «територіального моря» острів та/або скеля:

- 7.1. Можуть використовуватися й острів, й скеля – завжди.
- 7.2. Не можуть використовуватися ані острів, ані скеля – ніколи.

- 7.3. Острів – може використовуватися завжди; скеля – ніколи не використовується.
- 7.4. Острів – може використовуватися завжди; скеля – іноді.
- 7.5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

8. Чи використовуються для виміру ширини «територіального моря» «осихаючі при відливі узвишшя»:

- 8.1. Так, використовуються – завжди.
- 8.2. Ні, не використовуються – ніколи.
- 8.3. Так, використовуються, якщо на «осихаючому при відливі узвишші» встановлений маяк.
- 8.4. Ні, не використовуються, якщо «осихаючі при відливі узвишшя» перебуває далі ширини територіального моря від берега.
- 8.5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

9. Рейди включаються до «територіального моря» прибережної держави:

- 9.1. Так, включаються – завжди.
- 9.2. Ні, не включаються – ніколи.
- 9.3. Так, включаються, але тільки у випадку, якщо вони зазвичай використовуються для навантаження, розвантаження та якірної стоянки суден.
- 9.4. Ні, не включаються, у тому випадку, якщо вони цілком або частково розташовані за зовнішньою границею «територіального моря».
- 9.5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

10. Делімітація внутрішніх вод здійснюється із застосуванням:

- 10.1. Замикаючих ліній для делімітації внутрішніх вод.
- 10.2. Архіпелажних ліній для делімітації архіпелажних вод.
- 10.3. Вихідних ліній для виміру ширини територіального моря.
- 10.4. Прямих вихідних ліній для виміру ширини територіального моря.
- 10.5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

ТЕСТ 2

1. Чи поширюється на прилеглу зону суверенітет прибережної держави?

- 1.1. Так. Прилегла зона є частиною відкритого моря.
- 1.2. Ні. Прилегла зона є частиною відкритого моря, правовий статус і правовий режим якої визначений Конвенцією про територіальне море та прилеглу зону, 1958 року.
- 1.3. Ні. Прилегла зона є частиною відкритого моря, на яку поширюється в межах, визначених міжнародними договорами, юрисдикція прибережної держави, що встановила таку зону.
- 1.4. Так. Прилегла зона є частиною відкритого моря, на яку поширюється в межах, визначених міжнародними договорами, юрисдикція прибережної держави, що встановила таку зону.

2. Чи може будь-яка держава встановити прилеглу зону?

- 2.1. Ні, тільки прибережна, тільки одну, тільки чотирьох видів.
- 2.2. Ні, тільки держава, що перебуває в географічно несприятливому положенні.
- 2.3. Ні, тільки прибережна, тільки не більш чотирьох.
- 2.4. Ні, тільки прибережна, тільки одну, тільки чотирьох видів, тільки на строк не більш 15 років.

3. Чи може прибережна держава здійснювати в прилеглій зоні контроль стосовно всіх суден?

- 3.1. Так, може, але тільки контроль, необхідний для запобігання порушенням її законів і правил.
- 3.2. Ні, не може. Тільки стосовно суден, що не мають імунітету.
- 3.3. Так, може, але тільки контроль, необхідний для запобігання порушенням її законів і правил в межах державної території.

- 3.4. Ні, не може. Тільки стосовно суден, що не мають імунітету, тільки контроль, необхідний для запобігання порушенням її законів і правил в межах територіального моря.
- 4. Якщо в період стоянки в порту судно порушило санітарні правила прибережної держави, то воно може бути затримане в її прилеглий зоні?**
- 4.1. Так, якщо це «санітарна зона» і затримка здійснюється військовим судном.
- 4.2. Так, якщо це «санітарна зона» і затримка здійснюється судном санітарної служби та має відмітні знаки.
- 4.3. Так, якщо затримка здійснюється військовим судном.
- 4.4. Так, якщо це «санітарна зона», якщо затримка здійснюється судном, що перебуває на урядовій службі та має відмітні знаки.
- 5. Судну, що має на борту контрабандні вантажі, забороняється плавання в прилеглий зоні.**
- 5.1. Так, забороняється.
- 5.2. Ні, не забороняється.
- 6. Витяг з дна моря в прилеглий зоні археологічних об'єктів без схвалення прибережної держави приводить до порушення її законів і правил в межах її території.**
- 6.1. Так, приводить.
- 6.2. Ні, не приводить.
- 7. Судну, що має на борті нелегальних пасажирів, влади прибережної держави забороняють вхід:**
- 7.1. До прилеглої зони.
- 7.2. До територіального моря.
- 8. Вжити заходів до припинення піратських дій в прилеглий зоні:**
- 8.1. Має право будь-яка держава.
- 8.2. Має право прибережна держава.

**9. Судно, що має відмітні знаки прикордонної служби, може за-
тримати в «митній зоні» судно, яке порушило митні правила
під час стоянки в порту.**

9.1. Так, може.

9.2. Ні, не може.

**10. Україна не має прилеглої зони, як держава, що перебуває в
географічно несприятливому положенні**

10.1. Так.

10.2. Ні.

ТЕСТ 3

1. Виключна економічна зона являє собою:

1.1. Район відкритого моря.

1.2. Район, що перебуває за межами територіального моря та
прилягає до нього.

1.3. Район, що перебуває за межами архіпелажних вод і при-
лягає до них.

1.4. Район, що перебуває за межами внутрішніх вод і приля-
гає до них.

2. Положеннями Частини V UNCLOS 82 регулюються:

2.1. Права та свободи держави прапора.

2.2. Права і юрисдикція прибережної держави.

2.3. Права і юрисдикція держави порту.

2.4. Права та свободи держави-архіпелагу.

**3. Суверенні права прибережної держави стосовно ресурсів:
а) дна та в) надр у виключній економічній зоні:**

3.1. Здійснюються відповідно до Частини V UNCLOS 82 – а).

3.2. Здійснюються відповідно до Частини VI UNCLOS 82 – в).

3.3. Здійснюються відповідно до Частини V UNCLOS 82 –
а і в).

3.4. Здійснюються відповідно до Частини VI UNCLOS 82 –
а) і в).

4. Ширина виключної економічної зони:

- 4.1. Становить 200 морських миль.
- 4.2. Встановлюється прибережною державою.
- 4.3. Відлічується від зовнішньої границі внутрішніх вод.
- 4.4. Відлічується від вихідних ліній.

5. Для спорудження у виключній економічній зоні стаціонарного навігаційного знака – маяка:

- 5.1. Слід одержати дозвіл прибережної держави.
- 5.2. Не слід одержувати дозвіл прибережної держави.
- 5.3. Слід дати належне оповіщення прибережній державі.
- 5.4. Не слід давати належного оповіщення.

6. Зони безпеки встановлюються прибережною державою:

- 6.1. Там, де це необхідно.
- 6.2. Для забезпечення безпеки судноплавства.
- 6.3. Для забезпечення безпеки штучних островів, споруд і установок.
- 6.4. За узгодженням з компетентною міжнародною організацією.

7. Ширина зони безпеки більш ніж 500 метрів встановлюється:

- 7.1. Може – прибережною державою самостійно.
- 7.2. За рішенням компетентної морської організації.
- 7.3. За рекомендацією Міжнародної морської організації.
- 7.4. Не може – не дозволене загальноприйнятими міжнародними стандартами.

8. Якщо прибережна держава не має можливості виловити весь допустимий улов вона:

- 8.1. Може надати іншим державам доступ до лову у виключній економічній зоні.
- 8.2. Повинне надати іншим державам доступ до лову у виключній економічній зоні.
- 8.3. Не повинне надавати іншим державам доступ до залишку допустимого улову.
- 8.4. Надає іншим державам доступ до залишку допустимого улову.

9. Право претендувати на доступ до залишку допустимого улову у виключній економічній зоні іншої держави мають:

- 9.1. Держави, що розвиваються.
- 9.2. Держави, що розвиваються, даного регіону (субрегіону).
- 9.3. Держави, що перебувають у географічно несприятливому становищі.
- 9.4. Держави, що не мають виходу до моря.

10. Переважне право на доступ до залишку допустимого улову у виключній економічній зоні іншої держави мають:

- 10.1. Держави, що розвиваються.
- 10.2. Держави, що розвиваються, даного регіону (субрегіону).
- 10.3. Держави, що перебувають у географічно несприятливому становищі.
- 10.4. Держави, що не мають виходу до моря.

ТЕСТ 4

1. Континентальний шельф прибережної держави простирється:

- 1.1. До зовнішньої границі підводної окраїни материка.
- 1.2. На відстань 200 морських миль від вихідних ліній.
- 1.3. Не далі 350 морських миль від вихідних ліній.
- 1.4. Не далі меж, передбачених в UNCLOS 82.

2. Дані про межі континентального шельфу:

- 2.1. Представляються до Комісії з меж континентального шельфу.
- 2.2. Є остаточними і для всіх обов'язковими, якщо вони встановлені на основі рекомендацій.
- 2.3. Здаються на зберігання Генеральному секретареві ІМО.
- 2.4. Належним чином опубліковуються Генеральним секретарем ООН.

3. Прибережна держава здійснює над континентальним шельфом суверенні права:

- 3.1. З метою його розвідки.

- 3.2. З метою розробки його природних ресурсів.
- 3.3. Які не залежать від окупації нею шельфу.
- 3.4. Які визначають правовий статус покриваючих вод.

4. Право прокладати підводні кабелі і трубопроводи на континентальному шельфі:

- 4.1. Мають право всі держави.
- 4.2. Має право прибережна держава.
- 4.3. Має право держава, що дотримується положень UNCLOS 82.
- 4.4. Має право держава, що не має виходу до моря.

5. До штучних островів, установок і споруд на континентальному шельфі:

- 5.1. Частина VI «Континентальний шельф» – застосовується.
- 5.2. Частина VI «Континентальний шельф» – не застосовується.

6. Бурильні роботи на континентальному шельфі дозволяє проводити прибережна держава:

- 6.1. Якщо вони проводяться для будь-яких цілей.
- 6.2. Якщо вони проводяться з метою розвідки або розробки природних ресурсів.

7. Відрахування та внески проводяться прибережною державою:

- 7.1. Якщо є держава, що не розвивається.
- 7.2. Через Орган, щорічно, фінансові відрахування.
- 7.3. Через Орган, щорічно, матеріальні внески натурою.
- 7.4. Через Орган, щорічно, після закінчення перших 5 років, у розмірі 7% від вартості або обсягу продукції.

8. Зовнішня границя континентального шельфу України може бути встановлена далі 200 морських миль від вихідних ліній:

- 8.1. Ні, не може
- 8.2. Так, може, але тільки в Чорному морі
- 8.3. Так, може, але тільки в Азовському морі
- 8.4. Так, може.

9. Право прибережної держави розробляти надра шляхом прокладення тунелів:

- 9.1. Залежить від глибини водного покриву над надрами.
- 9.2. Не залежить від глибини водного покриву над надрами.

10. Карти та/або переліки географічних координат точок ліній а) зовнішніх границь континентального шельфу та б) делімітаційних ліній здаються на зберігання:

- 10.1. Генеральному секретареві ООН – а).
- 10.2. Генеральному секретареві Органа – а).
- 10.3. Генеральному секретареві ООН – б).
- 10.4. Генеральному секретареві Органа – б).

ТЕСТ 5

1. «Район» це:

- 1.1. Частина просторів дна і надр дна відкритого моря.
- 1.2. Частина просторів дна і надр дна Світового океану, що перебувають за межами територіальних вод прибережної держави.
- 1.3. Частина просторів дна і надр дна Світового океану, що перебувають за межами архіпелажних вод держави-архіпелагу.
- 1.4. Частина просторів дна і надр дна Світового океану, що перебувають за межами внутрішніх вод прибережної держави.

2. Границею «Району» є:

- 2.1. Зовнішня границя зон національної юрисдикції.
- 2.2. Лінія, що відстоїть на 200 морських миль від прямих вихідних ліній, використовуваних для відліку ширини територіального моря.
- 2.3. Зовнішня границя континентального шельфу.
- 2.4. Лінія, що відстоїть не далі 200 морських миль від зовнішньої границі внутрішніх вод прибережної держави.

3. Суверенітет прибережної держави поширюється на «Район»:

- 3.1. Так, завжди.
- 3.2. Ні, ніколи.
- 3.3. Так, але тільки у випадках, передбачених частиною XI UNCLOS 82.
- 3.4. Ні, крім випадків, що стосуються правил розвідки і розробки природних ресурсів Району.

4. Правовий статус (А) і правовий режим (Б) «відкритого моря» і «Району»:

- 4.1. (А) і (Б) різні.
- 4.2. (А) і (Б) однакові.
- 4.3. (А) – різний, (Б) – однакові.
- 4.4. (А) – однаковий, (Б) – різні.

5. «Район» вкритий водами «виключної економічної зони»:

- 5.1. Так, завжди
- 5.2. Ні, ніколи.
- 5.3. У деяких випадках – так, у деяких випадках – ні.
- 5.4. Так, завжди, якщо прибережна держава це не держава-архіпелаг.

6. Діяльність в «Районі» здійснюється за принципом, що його ресурси це:

- 6.1. «Загальна спадщина» людства.
- 6.2. «Загальне надбання» людства.
- 6.3. «Загальне володіння» людства.
- 6.4. «Загальне добро» людства.

7. На розробку родовищ ресурсів в «Районі» потрібна згода прибережної держави:

- 7.1. Так, потрібна, завжди.
- 7.2. Ні, не потрібна, ніколи.
- 7.3. В деяких випадках – так, в деяких випадках – ні.
- 7.4. Так, потрібно, якщо прибережна держава в цьому зацікавлена.

8. Якщо в «Районі» знайдені «археологічні об'єкти» (а) або «історичні об'єкти» (б), то:

- 8.1. І (а), і (б) – зберігаються та використовуються на благо всього людства.
- 8.2. І (а), і (б) – зберігаються та використовуються як загальне надбання людства.
- 8.3. І (а), і (б) – зберігаються та використовуються як надбання найближчої прибережної держави.
- 8.4. І (а), і (б) – зберігаються та використовуються з врахуванням будь-яких преференційних прав.

9. «Орган» це:

- 9.1. Міжнародна адміністрація з морського дна.
- 9.2. Міжнародний трибунал з морського права.
- 9.3. Комісія з меж континентального шельфу.
- 9.4. Камера по спрах, що стосуються морського дна.
- 9.5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

10. Які з перерахованих організацій не входять до складу органів «Органа»:

- 10.1. Підприємство.
- 10.2. Асамблея.
- 10.3. Рада.
- 10.4. Економічна планова комісія.

ТЕСТ 6

1. Поняття проходу – під «проходом» розуміється – плавання через територіальне море з метою: _____

2. «Прохід» через територіальне море може включати зупинку або стоянку на якорі, «але лише остільки, оскільки вони ...»: _____

3. «Торговельне» судно – судно, використовуване для: _____

4. «Прохід» є «мирним» якщо він відбувається відповідно до норм міжнародного права, а також: _____

5. Закони і правила прибережної держави, що стосуються мирного проходу не можуть відноситися до: _____;
за умови, що ці закони та правила _____

6. «Екіпаж» морського торговельного судна включає:

7. Прибережна держава може висунути вимогу слідувати морськими коридорами стосовно іноземних суден, якщо це, зокрема:

8. Встановлюючи морські коридори і приписуючи схеми розподілу руху відповідно до статті 22 UNCLOS 82, прибережній державі слід брати до уваги: _____

9. Прибережна держава, застосовуючи UNCLOS 82, а також закони та правила, прийняті нею відповідно до UNCLOS 82, не повинна: пред'являти до іноземних суден вимоги, які на практиці – _____, допускати дискримінації ані за формою, ані за суттю – _____.

10. «Військовий корабель» – означає судно:

ТЕСТ 7

1. «Свобода судноплавства» це:

- 1.1. Право на плавання у відкритому морі
- 1.2. Принцип, що є складовою частиною принципу «свобода відкритого моря»
- 1.3. Право всіх держав на те, щоб судна під їх прапором плавали у відкритому морі
- 1.4. Право на плавання у відкритому морі судна, що має національність
- 1.5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

2. Правом мирного проходу користуються:

- 2.1. Всі судна, що здійснюють плавання у відкритому морі
- 2.2. Всі судна, що здійснюють плавання в територіальному морі
- 2.3. Всі судна, що здійснюють плавання у внутрішніх водах

- 2.4. Всі судна, що здійснюють плавання на внутрішніх судноплавних шляхах
- 2.5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

3. Право мирного проходу втрачають судна, які:

- 3.1. Не дотримуються UNCLOS 82.
- 3.2. Не дотримуються COLREG 72.
- 3.3. Не дотримуються STCW 78/95.
- 3.4. Не дотримуються SOLAS 74.
- 3.5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

4. Не буде порушенням правил, що позбавляють судно права мирного проходу:

- 4.1. Зупинка судна та стоянка на якорі
- 4.2. Якщо швидкість судна не менш 10 вузлів
- 4.3. Реєстрація судна в державі, що не має виходу до моря
- 4.4. Відсутність другого корпусу в танкера
- 4.5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

5. Ядерні судна користуються правом мирного проходу:

- 5.1. Якщо вони будуть плавати морськими коридорами
- 5.2. Якщо вони будуть плавати згідно з системами розподілу руху
- 5.3. Якщо вони дотримуються особливих правил обережності
- 5.4. Якщо вони мають на борту спецперсонал
- 5.5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

6. Правила Частини III UNCLOS 82 не застосовуються:

- 6.1. Відносно проходу Балтійськими протоками.
- 6.2. Відносно проходу протокою Гібралтар.
- 6.3. Відносно проходу протокою Корфу.
- 6.4. Відносно проходу Керченською протокою.
- 6.5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

7. «Транзитний прохід» являє собою:

- 7.1. Здійснення свободи судноплавства
- 7.2. Безперервний і швидкий транзит через протоку

- 7.3. Плавання в протоці для заходу до порту держави, що граничить із протокою
- 7.4. Плавання протокою з дотриманням правил UNCLOS 82
- 7.5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

8. Не буде порушенням правил транзитного проходу:

- 8.1. Порушення правил COLREG 72
- 8.2. Здійснення морських наукових досліджень науково-дослідними суднами
- 8.3. Здійснення гідрографічних зйомок суднами, що плавають під прапором держави, що граничить із протокою
- 8.4. Здійснення морських наукових досліджень суднами, які не є суднами спеціального призначення
- 8.5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

9. Держави, що граничать із протоками, встановлюють морські коридори і схеми розподілу руху:

- 9.1. Якщо їх встановлення необхідне для забезпечення безпечного проходу суден протокою
- 9.2. Якщо їх встановлення рекомендоване компетентною морською організацією
- 9.3. Якщо їх встановлення затверджене компетентною морською організацією
- 9.4. Якщо їх встановлення затверджене ІМО
- 9.5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

10. Виконання законів і правил держав, що граничать із протокою стосовно транзитного проходу:

- 10.1. Є обов'язком усіх суден, що проходять протокою
- 10.2. Є обов'язком іноземних суден, що здійснюють транзитний похід
- 10.3. Є безумовним обов'язком всіх суден
- 10.4. Є безумовним обов'язком іноземних суден, що здійснюють транзитний прохід
- 10.5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

11. Чи застосовується режим мирного проходу в протоках, використовуваних для міжнародного судноплавства:

- 11.1. Так, застосовується, завжди.
- 11.2. Так, застосовується, у випадках, якщо _____
- 11.3. Ні, не застосовується, ніколи.
- 11.4. Ні, не застосовується, у випадках, якщо _____
- 11.5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

12. Чи застосовується режим мирного проходу через архіпелажні води:

- 12.1. Так, застосовується, завжди.
- 12.2. Так, застосовується, у випадках, якщо _____
- 12.3. Ні, не застосовується, ніколи.
- 12.4. Ні, не застосовується, у випадках, якщо _____
- 12.5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

13. Правом архіпелажного проходу морськими коридорами:

- 13.1. Користуються судна, що плавають під прапором держави-архіпелагу
- 13.2. Користуються всі судна
- 13.3. Користуються всі судна, що не є ядерними
- 13.4. Користуються всі судна, що не є субстандартними
- 13.5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

14. Свобода судноплавства у виключній економічній зоні здійснюється:

- 14.1. Якщо є попередня згода із прибережною державою
- 14.2. Без попереднього погодження із прибережною державою
- 14.3. Якщо судно направляється до внутрішніх вод прибережної держави
- 14.4. Якщо судно не буде заходити до територіальних вод прибережної держави
- 14.5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

15. Не буде порушенням правил архіпелажного проходу морськими коридорами:

- 15.1. Порушення правил COLREG 72.

- 15.2. Здійснення морських наукових досліджень науково-дослідними суднами.
- 15.3. Здійснення гідрографічних зйомок суднами, що плавають під прапором держави-архіпелагу.
- 15.4. Здійснення морських наукових досліджень суднами, які не є суднами спеціального призначення.
- 15.5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

ТЕСТ 8

1. Перешкоди для рибальства створює:

- 1.1. Відсутність границь зон морського рибальства
- 1.2. Створення зон безпеки у виключних економічних зонах
- 1.3. Забруднення морського середовища
- 1.4. Здійснення мирного проходу в територіальних водах
- 1.5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

2. Свобода рибальства це:

- 2.1. Право всіх суден, що здійснюють плавання у відкритому морі
- 2.2. Право всіх рибальських суден, що здійснюють плавання в територіальному морі
- 2.3. Принцип свободи відкритого моря містить у собі свободу рибальства
- 2.4. Право всіх держав на те, щоб їх громадяни займалися рибальством у відкритому морі
- 2.5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

3. Чи є рибальство в архіпелажних водах протиправним видом діяльності:

- 3.1. Так, є.
- 3.2. Так, якщо судно здійснює архіпелажний прохід.
- 3.3. Ні. Не є.
- 3.4. Ні, якщо це реалізація традиційного права, що визнається.
- 3.5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

4 Прибережна держава у виключній економічній зоні здійснює:

- 4.1. Суверенітет з метою розвідки, розробки та збереження живих ресурсів
- 4.2. Юрисдикцію з метою розвідки, розробки та збереження живих ресурсів
- 4.3. Суверенні права з метою розвідки, розробки та збереження живих ресурсів
- 4.4. Права власності з метою розвідки, розробки та збереження живих ресурсів
- 4.5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

5. Ядерні судна користуються правом свободи рибальства:

- 5.1. Якщо вони будуть плавати у відкритому морі
- 5.2. Якщо вони будуть слідувати до територіального моря
- 5.3. Якщо вони дотримуються особливих правил обережності
- 5.4. Якщо вони мають на борті спеціальні рибальські снасті
- 5.5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

6 Право на обмеження у виключній економічній зоні свободи рибальства реалізується прибережною державою:

- 6.1. З врахуванням прав і обов'язків інших держав
- 6.2. З врахуванням положень Конвенції ООН з морського права 1982 року
- 6.3. З врахуванням положень Конвенції про рибальство та охорону живих ресурсів відкритого моря 1958 року
- 6.4. З врахуванням положень Частини XI UNCLOS 82
- 6.5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

7. Прибережна держава має право:

- 7.1. Визначити припустимий улов живих ресурсів в своїй виключній економічній зоні.
- 7.2. Визначити свої можливості промислу живих ресурсів у своїй виключній економічній зоні.
- 7.3. Визначити потреби інших держав у вилові живих ресурсів у своїй виключній економічній зоні.
- 7.4. Визначити припустимі межі промислу морських ссавців в своїй виключній економічній зоні.
- 7.5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

8. Правила Частини V UNCLOS 82 застосовуються за межами виключної економічної зони:

- 8.1. Стосовно «далеко мігруючих видів».
- 8.2. Стосовно «анадромних видів».
- 8.3. Стосовно «катадромних видів».
- 8.4. Стосовно «сидячих видів».
- 8.5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

9. Право брати участь в експлуатації частини залишку припустимого улову у виключній економічній зоні мають:

- 9.1. Держави, що розвиваються, та не мають виходу до моря
- 9.2. Розвинені держави, що не мають виходу до моря
- 9.3. Держави, що розвиваються, та перебувають у географічно несприятливому становищі
- 9.4. Розвинені держави, що перебувають у географічно несприятливому положенні
- 9.5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

10. Право промислу риби:

- 10.1. Є безумовним правом, яке реалізується у відкритому морі.
- 10.2. Є правом, яке реалізується у відкритім морі при дотриманні певних умов.
- 10.3. Є безумовним правом, яке реалізується у виключній економічній зоні.
- 10.4. Є правом, яке реалізується у виключній економічній зоні за дотримання певних умов.
- 10.5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

11. Держава-архіпелаг має суверенітет стосовно підводних кабелів:

- 11.1. Які прокладені по дну в межах її архіпелажних вод
- 11.2. Які прокладені по дну в межах її внутрішніх вод
- 11.3. Які прокладені по дну в межах її територіального моря
- 11.4. Які прокладені по дну в межах її континентального шельфу
- 11.5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

12. Чи може прибережна держава перешкоджати прокладці підводного кабелю:

- 12.1. Так. може, завжди.
- 12.2. Так, може, у випадках, якщо _____.
- 12.3. Ні. Не може, ніколи.
- 12.4. Ні, не може, у випадках, якщо _____.
- 12.5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

13. Прибережна держава має юрисдикцію стосовно підводних кабелів:

- 13.1. Які прокладені по дну в межах її внутрішніх вод
- 13.2. Які прокладені по дну в межах її територіального моря
- 13.3. Які прокладені по дну в межах її континентального шельфу
- 13.4. Які прокладені по дну за межами її континентального шельфу
- 13.5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка)

14. Право прокладки підводних кабелів і трубопроводів означає:

- 14.1. Право всіх держав на їхню прокладку по дну відкритого моря за межами прилеглої зони.
- 14.2. Право всіх держав на їхню прокладку по дну відкритого моря за межами виключної економічної зони.
- 14.3. Право всіх держав на їхню прокладку по дну відкритого моря за межами континентального шельфу.
- 14.4. Право всіх держав на їхню прокладку по дну відкритого моря в межах Району.
- 14.5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

15. Спори, що стосуються права на прокладку підводних кабелів і трубопроводів:

- 15.1. Розглядаються в Камері по спорах, що стосуються морського дна
- 15.2. Розглядаються в Камерах ad hoc Камери по спорах, що стосуються морського дна
- 15.3. Розглядаються в Спеціальних камерах Міжнародного трибуналу з морського права
- 15.4. Розглядаються в Комісії з меж континентального шельфу
- 15.5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

9. ДОВІДКОВО-ІНФОРМАЦІЙНІ ДАНІ ДЛЯ РОЗВ'ЯЗАННЯ ЗАВДАНЬ

«КЛЮЧІ» ДО ТЕСТІВ

Ключ» до тесту 1

- 1.1. Не вірно.
- 1.2. Не вірно.
- 1.3. Вірно.
- 1.4. Вірно.

- 2.1. Не вірно.
- 2.2. Вірно, якщо – « ... не далі 12 морських миль».
- 2.3. Вірно, якщо – «... не далі 12 морських миль».
- 2.4. Вірно.

- 3.1. Вірно.
- 3.2. Вірно.
- 3.3. Вірно.
- 3.4. Вірно.

- 4.1. Не вірно.
- 4.2. Не вірно.
- 4.3. Не вірно.
- 4.4. Вірно.

- 5.1. Вірно.
- 5.2. Не вірно.
- 5.3. Не вірно.
- 5.4. Не вірно.

6.1. Не вірно.

6.2. Не вірно.

6.3. Вірно.

6.4. Не вірно.

7.1. Вірно.

7.2. Не вірно.

7.3. Не вірно.

7.4. Не вірно.

8.1. Не вірно.

8.2. Не вірно.

8.3. Вірно, якщо маяк перебуває «завжди над рівнем моря» та/або якщо це
«одержало загальне міжнародне визнання».

8.4. Вірно.

9.1. Не вірно.

9.2. Не вірно.

9.3. Вірно.

9.4. Не вірно.

9.5. Див.: UNCLOS 82, Ст. 12.

10.1. Вірно.

10.2. Не вірно.

10.3. Вірно.

10.4. Вірно.

«Ключ» до тесту 2

1.1. Не вірно.

1.2. Вірно. Слід доповнити – « ... і UNCLOS 82 ... ».

1.3. Вірно.

1.4. Не вірно.

2.1. Вірно.

2.2. Не вірно.

2.3. Не вірно.

2.4. Не вірно.

- 3.1. Не вірно (є судна, що володіють імунітетом).
- 3.2. Вірно, за умови, що контроль буде здійснюватися з метою та в порядку, встановлених UNCLOS 82, Ст. 33.
- 3.3. Не вірно (див. відповідь 3.1).
- 3.4. Вірно.

- 4.1. Вірно.
- 4.2. Вірно.
- 4.3. Вірно.
- 4.4. Вірно.

- 5.1. Не вірно.
- 5.2. Вірно, не забороняється.

- 6.1. Так, призводить (див. UNCLOS 82, ст. 303).

- 7.1. Не вірно.
- 7.2. Вірно.

- 8.1. Вірно.
- 8.2. Вірно.

- 9.1. Вірно.
- 9.2. Не вірно.

- 10.1. Не вірно.
- 10.2. Вірно. («Ні» – не із цієї причини)

«Ключ» до тесту 3

- 1.1. Вірно.
- 1.2. Вірно.
- 1.3. Не вірно.
- 1.4. Не вірно.

- 2.1. Вірно.
- 2.2. Вірно.
- 2.3. Не вірно.
- 2.4. Вірно.

- 3.1. Не вірно.
 - 3.2. Не вірно.
 - 3.3. Не вірно (см.: UNCLOS 82, Ст. 56, п. 3).
 - 3.4. Вірно
-
- 4.1. Не вірно – слід зазначити: «не повинна перевищувати» (див.: UNCLOS 82, Ст. 57).
 - 4.2. Вірно.
 - 4.3. Вірно.
 - 4.4. Вірно.
-
- 5.1. Вірно, за умови, що установка маяка здійснюється для «економічних цілей».
 - 5.2. Альтернатива відповіді 5.1. (див: UNCLOS 82, ст. 60, п. 1, п.п. b)
 - 5.3. Вірно, « повинне даватися належне оповіщення» (див.: UNCLOS 82, Ст. 60, п. 3).
 - 5.4. Не вірно.
-
- 6.1. Так, може.
 - 6.2. Вірно.
 - 6.3. Вірно.
 - 6.4. Не вірно.
(див.: UNCLOS 82, Ст. 60, п. 4).
-
- 7.1. Не вірно.
 - 7.2. Не вірно.
 - 7.3. Вірно.
 - 7.4. Не вірно.
Ширина більш 500 м – винятковий випадок UNCLOS 82, Ст. 60, п.5
а) «дозволено» – загальноприйнятими міжнародними стандартами;
б) «рекомендовано» – компетентною міжнародною організацією (ІМО).
-
- 8.1. Не вірно.
 - 8.2. Вірно.
 - 8.3. Не вірно.
 - 8.4. Вірно.
(див.: UNCLOS 82, Ст. 62, п. 2).

- 9.1. Вірно.
- 9.2. Вірно.
- 9.3. Вірно.
- 9.4. Вірно.

10.1. Не вірно.

10.2. Вірно.

10.3. Не вірно.

10.4. Не вірно. (див.: UNCLOS 82, Ст. 69, п. 5; Ст. 70, п. 5).

«Ключ» до тесту 4

- 1.1. Вірно – загальний випадок (див.: п. 1 ст. 76 UNCLOS 82)
- 1.2. Вірно, якщо зовнішня границя підводної окраїни материка не простирається на відстань 200 м. миль (див. п. 1 ст. 76 UNCLOS 82).
- 1.3. Вірно, якщо зовнішня границя підводної окраїни материка простирається на відстань більш 200 м. миль (див. п. 4 – 6 ст. 76 UNCLOS 82).
- 1.4. Вірно для всіх випадків.

- 2.1. Вірно, якщо це зовнішня границя континентального шельфу за межами 200 морських миль (див. п. 8 ст. 76 UNCLOS 82).
- 2.2. Вірно, якщо це рекомендації Комісії із границь континентального шельфу щодо зовнішньої границі континентального шельфу за межами 200 м. миль. (см. п. 8 ст. 76 UNCLOS 82).
- 2.3. Не вірно (див. п. 9 ст. 76 UNCLOS 82).
- 2.4. Вірно (див. п. 1 ст. 76 UNCLOS 82).

- 3.1. Вірно
- 3.2. Вірно (див. п. 1 ст. 77 UNCLOS 82)
- 3.3. Вірно (див. п. 3 ст. 77 UNCLOS 82)
- 3.4. Не вірно (див. п. 1 ст. 78 UNCLOS 82)

- 4.1. Вірно, якщо відповідно до положень ст. 79 (див. п. 1 ст. 79 UNCLOS 82)
- 4.2. Вірно – як й для всіх держав – за умови (див. відповідь 4.1.)
- 4.3. Вірно для всіх випадків
- 4.4. Вірно (див. відповідь 4.1.)

- 5.1. Вірно, із застосуванням *mutatis mutandis* ст. 60 (див. ст. 80 UNCLOS 82)
- 5.2. Не вірно
- 6.1. Вірно
- 6.2. Вірно (див. ст. 81 UNCLOS 82)
- 7.1. Вірно – фінансові відрахування або матеріальні внески нату-рою у зв'язку з розробкою неживих ресурсів континентального шельфу за межами 200 м. миль (див. п. 1 ст. 82 UNCLOS 82)
- 7.2. Вірно й для матеріальних внесків натурою (див. п.2 і п. 4 ст. 82 UNCLOS 82)
- 7.3. Вірно й для фінансових відрахувань (див. п.2 і п. 4 ст. 76 UNCLOS 82)
- 7.4. Не вірно [вірно – починаючи з 13 року] (див. п. 2 ст. 82 UNCLOS 82)
- 8.1. Не вірно
- 8.2. Вірно (теоретично, з юридичної точки зору)
- 8.3. Не вірно (навіть із теоретичної точки зору – через географічні умови)
- 8.4. Вірно для випадку 8.2. (див. ст. 76 UNCLOS 82)
- 9.1. Не вірно
- 9.2. Вірно (див. ст. 85 UNCLOS 82)
- 10.1. Вірно
- 10.2. Вірно
- 10.3. Вірно
- 10.4. Не вірно (див. п. 2 ст. 84 UNCLOS 82).

«Ключ» до тесту 5

- 1.1. Вірно, тільки стосовно дна та надр дна за межами зон національ-ної юрисдикції (див. п.п. 1 п. 1 ст. 1 UNCLOS 82).
- 1.2. Не вірно
- 1.3. Не вірно
- 1.4. Не вірно

- 2.1. Вірно (див. п.п. 1 п. 1 ст. 1 UNCLOS 82)
- 2.2. Вірно, але це окремий випадок
- 2.3. Вірно
- 2.4. Не вірно

- 3.1. Не вірно
- 3.2. Вірно
- 3.3. Не вірно
- 3.4. Не вірно

- 4.1. Не вірно
- 4.2. Не вірно
- 4.3. Не вірно
- 4.4. Вірно

- 5.1. Не вірно
- 5.2. Не вірно
- 5.3. Вірно, якщо зовнішня границя континентального шельфу пере-
буває на відстані:
 - 1) більш 12 м. миль, але не далі 200 м. миль від вихідних ліній –
Район покритий водами виключної економічної зони;
 - 2) більш 200 морських миль від вихідних ліній – Район покритий
водами відкритого моря за межами виключної економічної зони.
- 5.4. Не вірно

- 6.1. Вірно (див. ст. 136 UNCLOS 82).
- 6.2. Не вірно
- 6.3. Не вірно
- 6.4. Вірно (див. ст. 140 UNCLOS 82)

- 7.1. Не вірно
- 7.2. Не вірно
- 7.3. Попередня згода потрібна у випадках, передбачених UNCLOS 82
(див. пп. 1, 2 ст. 142 UNCLOS 82)
- 7.4. Не вірно

- 8.1. Вірно (див. ст. 149 UNCLOS 82)
- 8.2. Не вірно
- 8.3. Не вірно
- 8.4. Вірно (див. ст. 149 UNCLOS 82)

- 9.1. Вірно (див. п. 1 ст. 156 UNCLOS 82)
- 9.2. Не вірно
- 9.3. Не вірно
- 9.4. Не вірно

- 10.1. Не вірно (див. п. 2 ст. 158 UNCLOS 82)
- 10.2. Не вірно (див. п. 1 ст. 158 UNCLOS 82)
- 10.3. Не вірно (див. п. 1 ст. 158 UNCLOS 82)
- 10.4. Вірно (див. п.п. а) п. 1 ст. 163 UNCLOS 82)

«Ключ» до тесту 6

- 1. Поняття проходу – під проходом розуміється – плавання через територіальне море з метою:
 - перетнути територіальне море;
 - пройти у внутрішні води прибережної держави;
 - пройти із внутрішніх вод прибережної держави у відкрите море;
 - стати на рейді/біля портової споруди за межами внутрішніх вод
- 2. «Прохід» через територіальне море може включати зупинку або стоянку на якорі, «але лише настільки, наскільки вони ... »:
 - пов'язані зі звичайним плаванням;
 - необхідні внаслідок непереборної сили;
 - необхідні внаслідок нещастя;
 - необхідні з метою надання допомоги особам, суднам (що перебувають в небезпеці або такі, що терплять біду).
- 3. «Торговецьке» судно – судно, використовуване для:
 - господарських цілей;
 - навчальних цілей;
 - наукових цілей;
 - культурних цілей і спорту.
- 4. «Прохід» є «мирним» якщо він відбувається відповідно до норм міжнародного права, а також:

- проходом не порушується мир прибережної держави;
 - проходом не порушується добрий порядок прибережної держави;
 - проходом не порушується безпека прибережної держави;
 - прохід здійснюється відповідно до UNCLOS 82.
5. Закони і правила прибережної держави, що стосуються мирного проходу не можуть відноситися до:
- проектування («to the desine») іноземних суден;
 - конструкції іноземних суден;
 - комплектування екіпажа іноземних суден;
 - устаткування іноземних суден;
- за умови, що ці закони й правила не вводять у дію загально-прийняті міжнародні норми і стандарти
6. «Екіпаж» морського торговельного судна включає:
- капітана;
 - інших осіб командного складу (офіцери);
 - осіб суднової команди (рядовий склад);
 - осіб, що входять до складу спеціального персоналу.
7. Прибережна держава може висунути вимогу слідувати морськими коридорами стосовно іноземних суден, якщо це, зокрема:
- танкери
 - ядерні судна;
 - судна, що перевозять ядерні речовини або матеріали;
 - судна, що перевозять небезпечні або отруйні речовини або матеріали.
8. Встановлюючи морські коридори й пропонуючи схеми розподілу руху у відповідності до статті 22 UNCLOS 82, прибережній державі слід приймати до уваги:
- рекомендації компетентної міжнародної організації;
 - особливі характеристики конкретних морських шляхів, використовуваних звичайно для міжнародного судноплавства
 - особливі характеристики конкретних суден;
 - інтенсивність судноплавства.
9. Прибережна держава, застосовуючи UNCLOS 82, а також закони і правила, прийняті нею відповідно до UNCLOS 82, не повинна: пред'являти до іноземних суден вимоги, які на практиці –

- зводяться до позбавлення їх права мирного проходу;
- зводяться до порушення їх права мирного проходу;
- допускати дискримінації ані за формою, ані за суттю –
- відносно суден будь-якої держави;
- відносно суден, що перевозять вантажі (до будь-якої держави, з неї або від її імені).

10. «Військовий корабель» – означає судно:

- приналежне до збройних сил будь-якої держави;
- що має зовнішні знаки, які відрізняють такі судна його національності;
- що перебуває під командуванням офіцера;
- що має екіпаж, підлеглий регулярній військовій дисципліні.

«Ключ» до тесту 7

Скорочення:

STCW 7№5/(ПДМНВ 78/95) – Міжнародна конвенція по стандартах підготовки та дипломування моряків і несення вахти

COLREG 72 – Міжнародні правила попередження зіткнення суден у морі, 1972 р.

- 1.1. Не вірно (див. 1.3 – вірна та повна відповідь).
- 1.2. Вірно (див. статтю 87 UNCLOS 82).
- 1.3. Вірно (див. статтю 90 UNCLOS 82.).
- 1.4. Не вірно (див. 1.3 – вірна та повна відповідь)
- 2.1. Не вірно.
- 2.2. Вірно.
- 2.3. Не вірно.
- 2.4. Не вірно.
- 2.5. Див. статтю 17 UNCLOS 82.
- 3.1. Вірно.
- 3.2. Не вірно.
- 3.3. Не вірно.
- 3.4. Не вірно.
- 3.5. Див. статтю 19 UNCLOS 82.

- 4.1. Вірно [але лише настільки, наскільки вони пов'язані зі звичайним плаванням і....] (див. ст. 18 UNCLOS 82)
- 4.2. Вірно, якщо це «безпечна швидкість» (див. COLREG 72).
- 4.3. Не вірно.
- 4.4. Не вірно.
- 4.5. Див. статтю 24 UNCLOS 82.

- 5.1. Вірно, якщо морські коридори прибережною державою встановлені (див. ст. 22 UNCLOS 82).
- 5.2. Вірно, якщо схеми розподілу руху прибережною державою встановлені (див. ст. 22 UNCLOS 82).
- 5.3. Вірно, встановлені для таких суден міжнародними угодами (див. ст. 23 UNCLOS 82).
- 5.4. Не вірно

- 6.1. Вірно (див. п. с) статті 35 UNCLOS 82)
- 6.2. Не вірно.
- 6.3. Вірно (див. п. 1 статті 38 UNCLOS 82).
- 6.4. Вірно (див. п. b) статті 35 UNCLOS 82).

- 7.1. Вірно.
- 7.2. Вірно.
- 7.3. Вірно.
- 7.4. Вірно.
- 7.5. Вірно (див. п. 2 ст. 38 UNCLOS 82)

- 8.1. Не вірно.
- 8.2. Не вірно.
- 8.3. Вірно.
- 8.4. Не вірно.
- 8.5. Див. п. 3 статті 38 UNCLOS 82.

- 9.1. Вірно.
- 9.2. Не вірно.
- 9.3. Вірно.
- 9.4. Вірно.
- 9.5. Див. статтю 41 UNCLOS 82.

- 10.1. Не вірно
- 10.2. Вірно.
- 10.3. Не вірно.
- 10.4. Не вірно.
- 10.5. За умови дотримання положень Розділу 2 Частини III UNCLOS 82 (див. статтю 42 UNCLOS 82).

- 11.1. Невірно.
- 11.2. Вірно, випадки а) і б) ст.45 UNCLOS82.
- 11.3. Не вірно.
- 11.4. Не вірно (див. 11.2).
- 11.5. Див. ст. 45 UNCLOS 82.

- 12.1. Не вірно.
- 12.2. Вірно (див. п. 1 ст. 52 UNCLOS 82).
- 12.3. Не вірно.
- 12.4. Не вірно (див. 12.2).
- 12.5. Див. ст. 52 UNCLOS 82.

- 13.1. Не вірно
- 13.2. Не вірно.
- 13.3. Не вірно.
- 13.4. Не вірно.
- 13.5. Всі іноземні судна (див. п. 2. статті 53 UNCLOS 82).

- 14.1. Не вірно.
- 14.2. Вірно.
- 14.3. Не вірно.
- 14.4. Не вірно.
- 14.5. Див. статтю 58 UNCLOS 82.

- 15.1. Вірно.
- 15.2. Не вірно.
- 15.3. Вірно.
- 15.4. Не вірно.
- 15.5. Див. статтю 54 UNCLOS 82.

Ключ до Тесту 8

- 1.1. Не вірно
 - 1.2. Не вірно
 - 1.3. Вірно
 - 1.4. Не вірно (ч. 4 ст. 1 UNCLOS 82).
-
- 2.1. Не вірно (право всіх держав) (ст. 116 UNCLOS 82)
 - 2.2. Не вірно (право всіх держав у відкритому морі) (ст. 116 UNCLOS 82)
 - 2.3. Вірно (п.п. е) ч. 1 ст. 87 UNCLOS 82)
 - 2.4. Вірно (ст. 116 UNCLOS 82)
-
- 3.1. Вірно
 - 3.2. Вірно
 - 3.3. Не вірно, для «безпосередньо прилягаючих сусідніх держав», у певних районах в межах архіпелажних вод (ч. 1 ст. 51 UNCLOS 82)
 - 3.4. Вірно (див., «існуючі угоди») (ч. 1 ст. 51 UNCLOS 82)
-
- 4.1. Не вірно
 - 4.2. Не вірно
 - 4.3. Не вірно
 - 4.4. Вірно (п.п. а) ч. 1 ст. 56 UNCLOS 82)
-
- 5.1. Вірно
 - 5.2. Не вірно
 - 5.3. Не вірно
 - 5.4. Не вірно
-
- 6.1. Вірно (ч. 2 ст. 56 UNCLOS 82)
 - 6.2. Вірно (ч. 2 ст. 56 UNCLOS 82)
 - 6.3. Вірно, для держав, що не є державою-учасницею (п. 1 ч. 2 ст. 1; ч.1 ст. 311 UNCLOS 82)
 - 6.4. Не вірно

- 7.1. Вірно (ч. 1 ст. 61 UNCLOS 82)
- 7.2. Вірно (ч. 2 ст. 62 UNCLOS 82)
- 7.3. Не вірно (« бере до уваги») (ч. 3 ст. 62 UNCLOS 82)
- 7.4. Вірно (ст. 65 UNCLOS 82)

- 8.1. Вірно (ст. 64 UNCLOS 82)
- 8.2. Вірно (ст. 66 UNCLOS 82)
- 8.3. Вірно (ст. 67 UNCLOS 82)
- 8.4. Не вірно (ст. 68 UNCLOS 82)

- 9.1. Вірно
- 9.2. Вірно
- 9.3. Вірно
- 9.4. Вірно (ст. 69 UNCLOS 82)

- 10.1. Не вірно (ч. 2 ст. 87 UNCLOS 82)
- 10.2. Не вірно (ч. 2 ст. 87 UNCLOS 82)
- 10.3. Не вірно (п.п. а) ч. 1 ст. 56 UNCLOS 82)
- 10.4. Не вірно (п.п. а) ч. 1 ст. 56 UNCLOS 82)

- 11.1. Вірно
- 11.2. Вірно
- 11.3. Вірно з урахуванням положень ст. 51 UNCLOS 82
- 11.4. Не вірно

- 12.1. Не вірно (ст. 79 UNCLOS 82)
- 12.2. Не вірно, якщо _____ (ч.ч. 3, 4, 5 ст. 79 UNCLOS 82)
- 12.3. Вірно, якщо за межами континентального шельфу (п.п. с) ч. 1 ст. 87 UNCLOS 82)
- 12.4. Вірно, якщо _____ (ч. 2 ст. 79 UNCLOS 82)

- 13.1. Вірно
- 13.2. Вірно
- 13.3. Не вірно (ст. 79 UNCLOS 82)
- 13.4. Не вірно (п.п с) ч. 1 ст. 87 UNCLOS 82)

- 14.1. Вірно
- 14.2. Вірно
- 14.3. Вірно, але з урахуванням Частини VI пп. є) ч. 1 ст. 87
- 14.4. Вірно п.п. з) ч. 1 ст. 1; ст. 134

- 15.1. Не вірно (ст. 186; ст. 14 Додаток VI UNCLOS 82)
- 15.2. Не вірно (ст. 186; ст. 14 Додаток VI UNCLOS 82)
- 15.3. Вірно ст. (ст. 75, 21 Додаток VI UNCLOS 82)
- 15.4. Не вірно (ст. 1 Додаток VI UNCLOS 82)

10. РЕКОМЕНДОВАНІ ДЛЯ ВИВЧЕННЯ НОРМАТИВНО-ПРАВОВІ АКТИ ТА СПЕЦІАЛЬНА ЛІТЕРАТУРА

ОСНОВНІ НОРМАТИВНО-ПРАВОВІ АКТИ ТА ЛІТЕРАТУРА

1. Копенгагенский трактат о режиме Балтийских проливов 1857 года / Международно-правовой режим важнейших проливов и каналов / Бараболя П.Д., Иванашенко Л.А., Колесник Д.Н. – М.: Юрид. лит., 1965. – С. 35-39.
2. Конвенция относительно обеспечения свободного плавания по Суэцкому каналу 1888 года / Сборник договоров России с другими государствами, 1856 – 1917 / [сост.: Козьменко И.В.]; Под ред.: Адамов Е.А. – М.: Госполитиздат, 1952. – С. 271-276.
3. Договор союзных государств с Германией (Версальский договор) 1919 г. / Ключников Ю.В. Собачин А.В. Версальский мирный договор. – М., 1925. – С. 92, 98-99.
4. Конвенция и Статут о международном режиме морских портов 1923 года / Додин Е.В. Двусторонние соглашения Украины о торговом мореплаваннии: учеб. пособие / Додин Е.В., Кузнецов С.А., Аверочкина Т.В. / Под общей редакцией академика С.В. Кивалова. – Львов: «Сполом», 2009. – С. 349-364.
5. Конвенция о режиме Черноморских проливов от 27 июля 1936 года / Международное право в документах. – М.: Международные отношения, 1982. – С. 508-514.
6. Устав Организации Объединённых Наций и Устав Международного Суда 1945 года / Устав ООН – инструмент мира / Ефимов Г.К. – М.: Наука, 1986. – 136 с.

7. Конвенція про Міжнародну морську організацію 1948 року в редакції 1982 року // Зібрання чинних міжнародних договорів України. – 2004. – № 4. – Книга 1. – Ст. 871.
8. Конвенція про режим судноплавства на Дунаї 1948 р. // Офіційний вісник України. – 2005. – № 21. – Ст. 1178.
9. Конвенция об открытом море 1958 года // Женевские конвенции по морскому праву / [сост. Е.В. Додин, С.А. Кузнецов]. – О., Библиотека журнала «Торговое мореплавание» (Серия: Правовое регулирование торгового мореплавания). — 1998. – №5/II. – С. 5-9.
10. Конвенция о территориальном море и прилежащей зоне 1958 года // Женевские конвенции по морскому праву / [сост. Е.В. Додин, С.А. Кузнецов]. – О., Библиотека журнала «Торговое мореплавание» (Серия: Правовое регулирование торгового мореплавания). — 1998. – №5/II. – С. 10-14.
11. Конвенция о континентальном шельфе 1958 года // Женевские конвенции по морскому праву / [сост. Е.В. Додин, С.А. Кузнецов]. – О., Библиотека журнала «Торговое мореплавание» (Серия: Правовое регулирование торгового мореплавания). — 1998. – №5/II. – С. 15-16.
12. Конвенция о рыболовстве и охране живых ресурсов открытого моря 1958 года // Женевские конвенции по морскому праву / [сост. Е.В. Додин, С.А. Кузнецов]. – О., Библиотека журнала «Торговое мореплавание» (Серия: Правовое регулирование торгового мореплавания). — 1998. – №5/II. – С. 17-19.
13. Международные правила предупреждения столкновений судов в море, 1972 = International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972. – М.: РосКонсульт; МГАВТ, 2001. – 96 с.
14. Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року // Зібрання чинних міжнародних договорів України. – 2004 р. – № 4. – Книга 1. – Ст. 832.
15. Конвенция о Международной организации морской спутниковой связи (ИНМАРСАТ) // Безопасность судоходства. Правовое регулирование поиска и спасания на море: учеб. пос.: в 2 ч. / [сост. Е.В. Додин, С.А. Кузнецов]. – О.: ИНКО Сервис, 1998. – Ч. 1. – 1998. – С. 11-28.
16. Эксплуатационное соглашение международной организации морской спутниковой связи (ИНМАРСАТ) // Безопасность су-

- доходства. Правовое регулирование поиска и спасания на море: учеб. пос.: в 2 ч. / [сост. Е.В. Додин, С.А. Кузнецов]. – О.: ИНКО Сервис, 1998. – Ч. 1. – 1998. – С. 29-38.
17. Договор о постоянном нейтралитете и эксплуатации Панамского канала 1977 года / Действующее международное право. Документы в 2-х т. – Т. 2. Сост.: Ю.М. Колосов, Э.С. Кривчикова. Учебное пособие – 2002. – С. 405-407.
 18. Протокол к Договору о постоянном нейтралитете и эксплуатации Панамского канала 1977 года // Действующее международное право. Документы в 2-х т. – Т. 2. Составители Ю.М. Колосов, Э.С. Кривчикова. Учебное пособие – 2002. – С. 408-410.
 19. Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року // Офіційний вісник України. – 2009. – № 60. – Ст. 2148.
 20. Міжнародна конвенція про пошук і рятування на морі 1979 року // Офіційний вісник України. – 2005. – № 23. – Ст. 1335.
 21. Конвенція про збереження морських живих ресурсів Антарктики 1980 року // Зібрання чинних міжнародних договорів України. – 2004. – № 4. – Книга 1. – Ст. 921.
 22. Конвенция ООН по морскому праву от 10 декабря 1982 года / Конституция для океанов (UNCLOS 82): учебно-методическое пособие/ [сост. Е.В. Додин, С.А. Кузнецов]; под ред. С.В. Кивалова. – О., Библиотека журнала «Торговое мореплавание» (Серия: Правовое регулирование торгового мореплавания). – 1998. – №/II. – 250 с.
 23. Соглашение о международной программе КОСПАС-САРСАТ 1988 года / Безопасность судоходства. Правовое регулирование поиска и спасания на море: учеб. пос.: в 2 ч. / [сост. Е.В. Додин, С.А. Кузнецов]. – О.: ИНКО Сервис, 1998. – Ч. 1. – 1998. – С. 47-60.
 24. Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства 1988 року // Зібрання чинних міжнародних договорів України. – 2004. – № 4. – Книга 2. – Ст. 952.
 25. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. – Спб., ЦНИИМФ, 2002. – 928 с.

26. Конституція України: Прийнята п'ятою сесією Верховної Ради України 28 червня 1996 року // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.
27. Кодекс торговельного мореплавства України // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 47 – 52. – Ст. 349.
28. Про державний кордон: Закон України від 4 листопада 1991 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1992. – № 2. – Ст. 5.
29. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.
30. Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 16 травня 2008 року «Про заходи щодо забезпечення розвитку України як морської держави»: Указ Президента України від 20.05.2008 р. № 463/2008 // Офіційний вісник Президента України. – 2008. – № 21. – Ст. 665.
31. Про заходи щодо забезпечення розвитку України як морської держави: рішення Ради національної безпеки і оборони України від 16 травня 2008 року // Офіційний вісник Президента України. – 2008. – № 21. – Ст. 665.
32. Правила плавання і перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах та в портах України іноземних військових кораблів, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 16 травня 1996 р. № 529 // Зібрання постанов Уряду України. – 1996. – № 12. – Ст. 334.
33. Положення про Головну державну інспекцію України з безпеки судноплавства, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 30 грудня 1998 р. № 2098 // Офіційний вісник України. – 1998. – № 52. – Стор. 51.
34. Питання безпеки судноплавства України: постанова Кабінету Міністрів України від 30 грудня 1998 р. № 2098 // Офіційний вісник України. – 1998 р. – № 52. – Стор. 51.
35. Положення про Державну інспекцію України з безпеки на морському та річковому транспорті, затверджене Указом Президента України від 8 квітня 2011 року № 447/2011. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.president.gov.ua/documents/13426.html>.
36. Інструкція про порядок реєстрації ліній закордонного плавання, затверджена наказом Міністерства транспорту України

- від 31 травня 2000 року № 276 // Офіційний вісник України. – 2000 р. – № 24. – Ст. 1030.
37. Положення про державну морську лоцманську службу, затверджене наказом Міністерства транспорту України від 11 вересня 2000 р. № 498 // Офіційний вісник України. – 2000. – № 42. – Ст. 1809.
 38. Аверочкина Т.В. Правова природа стандартів підготовки та дипломування моряків / Т.В. Аверочкина // Південноукраїнський правовий часопис. – 2006. – № 1. – С. 137 – 139.
 39. Аверочкина Т.В. Двусторонние договоры о морском торговом судоходстве как основа правового режима пребывания судов в иностранных портах / Т.В. Аверочкина // Правове життя сучасної України: Тези доповідей Всеукраїнської наукової конференції «Правове життя сучасної України» / Відп. ред. д-р юрид. наук., проф. Ю.М.Оборотов // Одеська національна юридична академія. – О.: Фенікс, 2008. – 568 с. (С. 223-225).
 40. Аверочкина Т.В. Режим морского порта, судоходных путей и транзита в документах Лиги Наций / Т.В. Аверочкина // Митна справа. – 2008. – № 4. – С. 47-48.
 41. Аверочкина Т.В. Нормы о таможенных формальностях в двусторонних соглашениях Украины о торговом судоходстве / Т.В. Аверочкина // Матеріали Міжнародного наукового симпозиуму курсантів, студентів та молодих вчених «Актуальні проблеми правового регулювання в сфері реалізації сучасної митної політики держави», 27-28 березня 2009 р., Академія митної служби України. – С. 19-20.
 42. Аверочкина Т.В.К вопросу о правовом режиме судна в морском порту / Т.В. Аверочкина // Материалы докладов XVI Международной конференции студентов, аспирантов и молодых ученых «Ломоносов» / Отв. ред. И.А. Алешковский, П.Н. Костылев, А.И. Андреев. [Электронный ресурс] — М.: МАКС Пресс, 2009. – С. 5-7.
 43. Аверочкина Т.В. Режим экипажей судов в двусторонних соглашениях Украины о торговом мореплаваннии / Т.В. Аверочкина // Правове життя сучасної України: тези доповідей Міжнародної наукової конференції професорсько-викладацького і аспірантського складу / Відп. ред. д-р юрид. наук. проф. Ю.М. Оборотов

- // Одеська національна юридична академія. – О.: Фенікс, 2009. – С. 283 – 285.
44. Демиденко В.В. Міжнародно-правова основа національного морського права України: теоретичні аспекти / Демиденко В.В. – Одеса: АО БАХВА, 1995. – 104 с.
 45. Джавад Ю.Х. Морское право: учеб. [для студентов вузов] / [Джавад Ю.Х., Жудро А.К., Самойлович П.Д.]. – М.: Транспорт, 1964. – 318 с.
 46. Додін Є.В. Митні операції на морському транспорті: Навчально-методичний посібник / Є.В. Додін. – Одеса: Юридична література, 2001. – 135 с.
 47. Додин Е.В. Санкционированное вмешательство в сфере торгового мореплавания : учеб. пос. / Е.В. Додин, В.В. Серафимов. – О.: Юридическая литература, 2001. – 149 с.
 48. Додин Е.В. Таможенные операции на морском транспорте : учеб.-метод. пос. / Додин Е.В. – О.: Юридическая литература, 2001. – 96 с.
 49. Додин Е.В. Двусторонние соглашения Украины о торговом мореплавании / Е.В. Додин, С.А. Кузнецов, Т.В. Аверочкина / Под общей редакцией академика С.В. Кивалова – Львов: «Сполом», 380 с.
 50. Ермолаев В.Г. Морское право: учеб. пос. // В.Г. Ермолаев, О.В. Сиваков. – М., 2001. – 255 с.
 51. Ермолаев В.Г. Морское право: учеб. пособие / В.Г.Ермолаев, О.В. Сиваков. – М., 2001. – 255 с.
 52. Кивалов С.В. Торговое мореплавание: проблемы и перспективы правового регулирования / С.В. Кивалов // Торговое мореплавание. – 1999. – № 1. – С. 5-7.
 53. Кивалов С.В. Систематизация морского и таможенного законодательства / С.В. Кивалов // Актуальні проблеми політики: Збірник наукових праць. – 1999. – Вип.6-7. – С. 3.
 54. Кивалов С.В. Какой мы видим морскую доктрину Украины / С.В. Кивалов // Альманах Киевской городской ассоциации ветеранов-подводников. – 2002. – №1. – С. 6-19.
 55. Кивалов С.В. В основе нашей идеологии – развитие морской отрасли / С.В. Кивалов // Моряк. – 2003. – №39. – С.1.

56. Кивалов С.В. Состояние и развитие законодательства Украины о морском транспорте / С.В. Кивалов // Международное морское право и Черноморский регион: материалы семинара (Одесса, 12-17 ноября 2001 г.). – 2001. – С. 5-9.
57. Колодкин А.Л. Новая Конвенция ООН / А.Л. Колодкин, Г.С. Егиян // Морской флот. – 1986. – № 9. – С. 50-51.
58. Колодкин А.Л. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы / Колодкин А.Л., Гуцуляк В.Н., Боброва Ю.В. – М.: Статут, 2007. – 637 с.
59. Коломбос Д. Международное морское право. Перевод с английского / Коломбос Д.; под ред.: Жудро А.К., Лазарев М.И.; пер.: Зайцева В.В., Кузьминский Н.И. – М.: Прогресс, 1975. – 782 с.
60. Кузнецов С.А. О таможенной (морской) зоне Украины / С.А. Кузнецов // Митна справа. – 2002. – №4. – С. 68-80.
61. Кузнецов С.А. Административно-юрисдикционная компетенция таможенных органов Украины в открытом море / С.А. Кузнецов // Митна справа. – 2002. – №6. – С. 28-31.
62. Кузнецов С.О. Сфера дії адміністративної юрисдикції України у відкритому морі / С.О. Кузнецов // Митна справа. – 2003. – № 4. – С.27-40.
63. Кузнецов С.А. Таможенные формальности в двусторонних соглашениях Украины о торговом мореплаваннии / С.А. Кузнецов, Т.В. Аверочкина Т.В. // Митна справа. – 2009. – № 1. – С. 5-11.
64. Лазарев М.И. Международно-правовой статус Панамского канала / М.И. Лазарев, В.С. Михайлов // Проблемы российского государственного строительства и законодательства. – 1994. – № 5. – С. 163-171.
65. Позолотин Л.А. Международные организации в сфере судоходства: справочник / Л.А. Позолотин, В.Г. Торский. – Одесса, 1999. – 135 с. .
66. Селезнев В.А. Управление безопасностью судоходства (организационно-правовые аспекты) / В.А. Селезнев; под ред. Ю.Е. Полянского // Библиотека журнала «Торговое мореплавание» (Серия: Правовое регулирование торгового мореплавания). – 1998. – № 2/II. – 73 с.
67. Серафимов В.В. Понятие и правовая природа актов административного принуждения в сфере торгового мореплавания

- (таможенно-правовые аспекты) / В.В. Серафимов // Митна справа. – 2003. – №1. – С.18-21.
68. Серафимов В.В. Принцип свободы судоходства в открытом море – основа осуществления торгового мореплавания / В.В. Серафимов // Суспільство. Держава. Право. – 2004. – Вип. 4. – С.6-9.
69. Сергеев Ю.В. Міжнародні морські організації та перспективи участі в них України / Ю.В. Сергеев // Вісник Одеського інституту внутрішніх справ. – 1999. – №3. – С. 26-30.
70. Шемякин А.Н. Черноморские проливы: история и современные проблемы / Шемякин А.Н. // Транспортное право. – 2003. – № 4. – С. 26-30.
71. Шемякин А.Н. Современное международное морское право и перспективы его развития. Монография / Шемякин А.Н. – Одесса: ОНМА, 2003. – 316 с.
72. Шемякин А.Н. Морское право: учеб. пос. / Шемякин А. Н. – Х., Одиссей, 2004. – 384 с.
73. Шемякин А.Н. Политико-правовые аспекты проблемы Азовского моря, Керченского пролива и острова Тузла // Морское право. – 2004. – № 2. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.sea-law.ru/journal/2004-2/shemyakin.html>
74. Шемякін О.М. Проблеми державної реєстрації морських торговельних суден у сучасному міжнародному морському праві / О.М. Шемякін // Держава і право: юридичні і політичні науки. – 2005. – Вип. 28. – С. 543-548.
75. Шемякин А.Н. Реализация норм международного морского права во внутреннем праве государств / Шемякин А.Н. // Проблемы защиты прав: история и современность. Материалы международно-практической конференции 19 мая 2006 г. / Отв. ред.: Иванчак А.И. – С.-Пб.: Изд-во ЛГУ им. А.С. Пушкина, 2006. – С. 103-105.
76. Шемякин А.Н. Коммерческие аспекты информационного обеспечения грузоперевозок: возможные проблемы и правовые решения / Шемякин А.Н. // Актуальные проблемы российского права. Сборник научных трудов. Вип. 2 / Отв. ред.: Есаков Г.А., Мацкевич И.М. – М.: Полиграф ОПТ, 2005. – С. 100-107.

РЕКОМЕНДОВАНІ НОРМАТИВНО-ПРАВОВІ АКТИ ТА ЛІТЕРАТУРА

77. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года / Правила перевозки грузов морем: Гаагские правила, Гаагско-Висбийские правила, Гамбургские правила: учеб.-метод. пособие / [сост. Е.В. Додин, С.А. Кузнецов]. – О., Библиотека журнала «Торговое мореплавание» (Серия: Рабочие тетради). – 1999. – № 12/IV. – С. 5-12.
78. Международная конвенция об унификации некоторых правил о перевозке пассажиров морем 1961 года / Правила морской перевозки пассажиров: учеб.-метод. пособие / сост. Е.В. Додин, С.А. Кузнецов]. – О., Библиотека журнала «Торговое мореплавание» (Серия: Рабочие тетради). – 1999. – № 15/IV. – С. 5-9.
79. Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 р. // Офіційний вісник України. – 2006. – № 8. – Ст. 492.
80. Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года (Правила Висби) 1968 года / Правила перевозки грузов морем: Гаагские правила, Гаагско-Висбийские правила, Гамбургские правила: учеб.-метод. пособие / [сост. Е.В. Додин, С.А. Кузнецов]. – О., Библиотека журнала «Торговое мореплавание» (Серия: Рабочие тетради). – 1999. – № 12/IV. – С. 21-22.
81. Афіньська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року // Зібрання чинних міжнародних договорів України. – 2006. – № 5. – Книга 1. – Ст. 1103.
82. Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 года (Гамбургские правила) / Правила перевозки грузов морем: Гаагские правила, Гаагско-Висбийские правила, Гамбургские правила: учеб.-метод. пособие / [сост. Е.В. Додин, С.А. Кузнецов]. – О., Библиотека журнала «Торговое мореплавание» (Серия: Рабочие тетради). – 1999. – № 12/IV. – С. 23-42.
83. Конвенция ООН об условиях регистрации судов (Женева, 7 февраля 1986 года) = United Nations Convention on Conditions for

- Registration of Ships 1986 // Советский ежегодник морского права. – М.: В/О «Мортехинформреклама», 1987. – С. 141-153.
84. Господарський Кодекс України // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – №18. – Ст.144.
85. Цивільний Кодекс України // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – №№ 40–44. – Ст.356.
86. Про зовнішньоекономічну діяльність: Закон України від 21 жовтня 1991 р. // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1991. – № 29. – Ст. 377.
87. Про державну податкову службу в Україні: Закон України від 04 грудня 1990 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1991. – № 6. – Ст. 37.
88. Про страхування: Закон України від 07 березня 1996 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 18. – Ст. 78.
89. Про податок на додану вартість: Закон України від 03 квітня 1997 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1997. – № 21. – Ст. 156.
90. Про транзит вантажів: Закон України від 20 жовтня 1999 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1999. – № 51. – Ст. 446.
91. Про запровадження єдиного збору, який справляється у пунктах пропуску через державний кордон України: Закон України від 4 листопада 1999 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1999. – № 51. – Ст. 454.
92. Про міжнародне приватне право: Закон України від 23 червня 2005 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2005. – № 32. – Ст. 422.
93. Порядок укладення договорів страхування морських суден, що перебувають у державній власності і передаються судновласниками у фрахт, оренду, лізинг, заперджений наказом Міністерства транспорту України від 17 травня 1999 р. № 260 // Офіційний вісник України. – 1999. – № 25. – Стор. 237.
94. Положення про форму зовнішньоекономічних договорів (контрактів), затверджене наказом Міністерства економіки та з питань європейської інтеграції України. від 06 вересня 2001 р. № 201 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 39. – Ст. 1784.
95. Положення про лоцмана-оператора служби регулювання руху суден, затверджене наказом Міністерства транспорту України

- 28 травня 2001 р. № 341 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 26. – Ст. 1196.
96. Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, затверджене наказом Міністерства транспорту України від 20 листопада 2003 р. № 904 // Офіційний вісник України. – 2003. – № 52. – Том 2. – Ст. 2844.
97. Порядок ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України, затверджений Постановою Кабінету Міністрів України від 26 вересня 1997 р. № 1069 // Офіційний вісник України. – 1997. – № 40. – Стор. 24.
98. Положення про капітана морського торговельного порту України, затверджене наказом Міністерства транспорту України від 18 жовтня 2000 р. № 573 // Офіційний вісник України. – 2000. – № 45. – Ст. 1968.
99. Про затвердження переліку морських торговельних портів України, які здійснюють проведення державної реєстрації суден: наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 04 квітня 2005 р. № 114 // Транспорт України. – 2005. – № 8 (30 квітня).
100. Аверочкіна Т.В. Організація системи з підготовки та підвищення кваліфікації моряків в Україні / Т.В. Аверочкіна // Суспільство. Держава. Право. – 2004. – Вип. 4. Морське право. – С. 54 – 56.
101. Аверочкіна Т.В. Морський торговельний порт – орган господарського розвитку і управління спеціальної (вільної) економічної зони / Т.В. Аверочкіна // Актуальні проблеми держави і права: Зб. наук. праць – Одеса: Юрид. л-ра, 2004. – Вип. 22. – С. 517 – 520.
102. Аверочкіна Т.В. Участь органів місцевого самоврядування в управлінні спеціальними (вільними) економічними зонами / Т.В. Аверочкіна // Митна справа. – 2005. – № 2. – С. 60 – 63.
103. Аверочкіна Т.В. Правові колізії в регулюванні працевлаштування моряків на судна іноземних судновласників / Т.В. Аверочкіна // Митна справа. – 2006. – № 1.
104. Аверочкіна Т.В. Колізії національних законодавств при працевлаштуванні моряків на судна іноземних судновласників / Т.В. Аверочкіна // Актуальні проблеми політики: Зб. наук. праць – Одеса: Фенікс, 2006. – Вип. 29. – С. 461 – 464.

105. Аверочкіна Т.В. Норми-стандарти підготовки та дипломування моряків: місце у системі правових норм та правова природа / Т.В. Аверочкіна // Бюлетень Міністерства юстиції України. – 2006. – № 7 (57). – С. 111 – 115.
106. Аверочкіна Т.В. Режим як основа правопорядку морського порту / Т.В. Аверочкіна // Сучасний правопорядок: національний, інтегративний та міжнародний виміри: Тези Міжнародної науково-практичної конференції / За заг. ред. Ю.М.Оборонова. – О.: Фенікс, 2008. – С. 148-150.
107. Александрова К.И. Материалы БИМКО по вопросам морского права / К.И. Александрова. – М., 1972. – 125 с.
108. Багрий-Шахматов Л.В. Некоторые вопросы уголовной ответственности лоцманов за нарушения правил безопасности мореплавания, допущенные при проводке судов / Багрий-Шахматов Л.В., Дришлюк И.А. // Актуальные правовые вопросы борьбы с преступностью / Редкол.: Ведерников Н.Т., Свиридов М.К., Филимонов В.Д. (Отв. ред.) – Томск: Изд-во Том. ун-та, 1988. – С. 101-106
109. Бекашев К.А. Правовые вопросы безопасности мореплавания в деятельности международной морской организации (ИМО) / К.А. Бекашев // Сборник научных трудов ВЮЗИ. Актуальные вопросы теории современного международного права / Архилук В.Н., Бекашев К.А., Комарова Л.А., Макаров О.И., и др.; Отв. ред.: Мелков Г.М. – М.: РИО ВЮЗИ, 1988. – С. 101-115.
110. Бекашев К.А. Морское рыболовное право: учеб. [для студ. высш. и сред. учеб. завед.] / Бекашев К.А. – М.: ТК Велби, издательство «Проспект», 2007. – 560 с.
111. Бергстранд С. Оффшорная регистрация судов (обзор и комментарии по ситуации с «удобными» флагами) / С. Бергстранд // Ежегодник морского права. – 1997. – Ч. 3. – С. 79-98.
112. Блинов Э.К. Комплексное обслуживание судов в морских портах / Э.К. Блинов, А.М. Дуберштейн. – М.: Транспорт, 1975. – 114 с.
113. Бойцов Ф.С. Морское право / Ф.С.Бойцов, Г.Г. Иванов, А.А. Маковский. – М. Транспорт, 1984. – 261 с.
114. Брухис Г.Е. Коммерческая эксплуатация морского транспорта: учеб. / Г.Е. Брухис, Н.А. Луцан. – М.: Транспорт, 1985. – 95 с.

115. Бурмистров М.М. Организация фрахтовых и внешнеторговых транспортных операций / М.М. Бурмистров. – М., 1982. – 80 с.
116. Варгас Р.А. Законодательство Панама и проблема «удобных» флагов в современном международном праве / Р.А. Варгас // Морской транспорт и международное судоходство: правовые и экономические проблемы: материалы XIV Международной конференции «Мир на морях» (Москва, 15-18 июня 1990 г.). – М., 1990. – С. 381-386.
117. Горчаков С. Правовые аспекты регистрации судов / С. Горчаков // Юридическая практика. – 2007. – 6 февраля. – № 6. – С. 11.
118. Горшков Г.С. Правовое положение военных кораблей в иностранных водах и портах / Г.С. Горшков, И.Е. Тарханов // Вопросы международного морского права. – 1965. – С. 75-83.
119. Гуреев С.А. Свобода судоходства в открытом море. Исключительная юрисдикция государства над судами своего флага / С.А. Гуреев // Мировой океан и международное право. Открытое море. Международные проливы. Архипелажные воды. – М., 1988. – С. 45-46.
120. Гуреев С.А. Проблема иммунитета государственных морских торговых судов на современном этапе / С.А. Гуреев // Ежегодник морского права. – 1997. – С. 55-63.
121. Демиденко В.В. К вопросу о реализации суверенитета УССР в торговом мореплавании / В.В. Демиденко // Развитие национальной государственности союзной республики на современном этапе. – К., 1990. – 95 с.
122. Демиденко В.В. Понятие судна в морском праве / В.В. Демиденко // Торговое мореплавание и морское право: сб. статей и материалов / Торгово-промышленная палата СССР. – 1987. – Вып. 14. – С. 25-33.
123. Егиян Г.С. Национальность морского судна в современном международном праве / Г.С. Егиян // Советский ежегодник морского права. – 1985. – С. 100-104.
124. Егиян Г.С. Проблема регистрации морского судна в современном международном праве: дис. ... кандидата юрид. наук: 12.00.10 / Егиян Григорий Сергеевич. – М., 1989. – 191 с.
125. Ефимов С.Л. Морское страхование. Теория и практика: учеб. [для студ. вузов] / С.Л. Ефимов. – М.: РосКонсульт, 2001. – 448 с.

126. Жаркова О.А. Некоторые вопросы обеспечения безопасности мореплавания / О.А. Жаркова, М.В. Кротов // Морское право. Научные записки. – М.: ТК Велби, 2003. – С. 24-37.
127. Жаркова О.А. Правовое положение судна в открытом море (юрисдикционный аспект) / О.А. Жаркова // Правоведение. – 2000. – № 3 – С. 232-239
128. Жудро А.К. Морское право и основные задачи и направления научных исследований / А.К. Жудро // Труды: Проблемы морского права. – Т. 31. – М.: Транспорт, 1971. – С. 4-20.
129. Жудро А.К. Неправомерное распространение национальной юрисдикции на пространства открытого моря / А.К. Жудро // Материалы по морскому праву и международному торговому мореплаванию. Нормативные материалы, практика, комментариев. – Вып. 15. – М.: Транспорт, 1978. – С. 45-48.
130. Зуев А.В. Взаимоотношения капитана морского судна с лоцманом по законам Российской империи / Зуев А.В. // Правоведение. – 2007. – № 2. – С. 191-194.
131. Забелин В.Т. БИМКО – крупнейшая международная организация судовладельцев / В.Т. Забелин, Д.Д. Дмитриев // Международное сотрудничество в области морского судоходства. – 1972. – № 5 (10). – С. 5-7.
132. Иванов Г.Г. Российский международный реестр судов / Г.Г. Иванов // Морские вести России. – 2005. – № 23-24. – С. 6-7.
133. Калпин А. Правовая природа тайм-чартера / А. Калпин // Морской флот. – 2001. – № 1. – С. 24-25.
134. Клепікова О. Правова природа коносамента / О. Клепікова // Господарське право. – 2001. – № 10. – С. 29-32.
135. Коваленко И.И. Международные неправительственные организации // Коваленко И.И.; Отв. ред.: Морозов Г.И. – М.: Международ. отношения, 1976. – 167 с.
136. Кокин А.С. Трудовые конфликты на судах «удобного» и отечественного флагов: позиции правительства, судовладельцев, моряков / Кокин А.С. – М.: Волтерс Клувер, 2008. – 424 с.
137. Колодкин А.Л. Национальность морского судна и принцип реальной связи / А.Л. Колодкин // Советский ежегодник международного права. – 1962. – С. 227-240.

138. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / Под ред. Иванова Г.Г.-М.: Спарк, 2000. – 734 с.
139. Короткий Т.Р. Правовое регулирование морской перевозки грузов и пассажиров / Короткий Т.Р., Шемякин А.Н. – Одесса: Латстар, 1999. – 172 с.
140. Короткий Т. Перспективы морского страхования / Т. Короткий, р. Щедрин // Судоходство. – 2000. – № 7-8. – С. 66.
141. Липавский В.Б. Договор морской перевозки груза с условием предоставления всего судна, части его или определенных судовых помещений (чартер) / В.Б. Липавский // Транспортное право. – 2004. – № 4. – С. 19-25.
142. Маковский А.Л. Об унификации норм морского права / А.Л. Маковский // Проблемы международного частного права. – М.: Издательство ИМО, 1960. – С. 105-122.
143. Максимиаджи М.И. Правовое положение лоцмана на судне и некоторые вопросы имущественной ответственности за ошибку, допущенную при лоцманской проводке / М.И. Максимиаджи // Торговое мореплавание и морское право. Сборник статей и материалов. Вып. 3 / Редкол.: Кейлин А.Д., Лебедев С.Н., Савельев А.А., Шпекторов А.И. – М.: Внешторгиздат, 1965. – С. 29-37.
144. Международные транспортные организации: Справочник / Под ред. В.В. Серебрякова. – М., 1986. – 215 с.
145. Мишальченко Ю.В. Правовой статус лоцмана в международном мореплавании. Дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10 / Мишальченко Ю.В. – С.-Пб., 1994. – 514 с.
146. Никитюк М.В. Історія виникнення реєстрації морських суден в зарубіжних країнах / М.В. Никитюк // Правове життя сучасної України: тези доповідей Міжнародної наукової конференції професорсько-викладацького і аспірантського складу / Відп. ред. д-р юрид. наук. проф. Ю.М. Оборотов // Одеська національна юридична академія. – О.: Фенікс, 2009. – С. 306-307.
147. Никитюк М.В. Организация регистрации морских судов в портовых таможнях / М.В. Никитюк // Митна справа. – 2009. – № 1. – С. 66-70.
148. Никитюк М.В. Регистрация торговых судов: правовое содержание и практическое значение / Никитюк М.В. // Сучасний вимір

- держави та права: зб. наук. пр. – Миколаїв: Вид-во «Іліон», 2008. – С. 407-408.
149. Никитюк М.В. Этапы международно-правового регулирования регистрации морских торговых судов (Конвенция ООН об условиях регистрации морских судов 1986 года) / М.В. Никитюк // Актуальні проблеми політики: зб. наук. пр. / ОНЮА. – О., 2008. – Вип. 34. – С. 213 -220.
150. Ницевич А. Регистрация морских судов в аспекте международного морского права / А. Ницевич, Н. Мельников // Судоходство. – 2004. – № 4-6. – С. 57-58.
151. Ницевич А. Монголия? Словакия? Россия? Украина! (быть ли в Украине международному реестру?) / А. Ницевич, В. Лебедев // Судоходство. – 2006. – № 3. – С. 60-61.
152. Ницевич А. Под чьим флагом ваша яхта? / Ницевич А., Мельников Н., Ремесло А. // Судоходство. – 2006. – № 1-2. – С. 80.
153. Новосельцева М.Е. Правовой режим искусственных островов, установок и сооружений, созданных, эксплуатируемых и используемых во внутренних морских водах и территориальном море Российской Федерации / Новосельцева М.Е. // Транспортное право. – 2003. – № 4. – С. 31-35.
154. Пассажирский чартер «INCHARPASS»: учеб.-метод. пос. / [сост. Е.В. Додин, С.А. Кузнецов] // Библиотека журнала «Торговое мореплавание» (Серия: Рабочие тетради). – 1999. – № 14/ IV. – 24 с.
155. Перельс Ф. Современное морское международное право. Состояние мира / Перельс Ф.; пер. и доп.: Г.К. Лилиенфельд. – С.-Пб.: Типография Морского министерства, 1884. – 615 с.
156. Стандартный бербоут-чартер «Varecon 89»: учеб.-метод. пос. / [сост. Е.В. Додин, С.А. Кузнецов] // Библиотека журнала «Торговое мореплавание» (Серия: Рабочие тетради). – 1999. – № 9/IV. – 28 с.
157. Тимохин К.В. Роль островных территорий при разграничении морских пространств / К.В. Тимохин // Московский журнал международного права. – 2008. – № 3. – С. 151-170.
158. Тихонова С.Н. Международно-правовые аспекты статуса вод Азовского моря / С.Н. Тихонова // Международное публичное и частное право. – 2008. – № 1. – С. 27-30.

159. Универсальный тайм-чартер «Baltimе 39»: учеб.-метод. пос. / [сост. Е.В. Додин, С.А. Кузнецов] // Библиотека журнала «Торговое мореплавание» (Серия: Рабочие тетради). – 1999. – № 8/IV. – 20 с.
160. Федоров А.Ф. Морское право / Федоров А.Ф. / [сост. Т.В.Аверочкина, Е.В.Додин, С.А.Кузнецов]. – О.: Фенікс, 2008. – 332 с.
161. Ханин М.С. Современное состояние и перспективы развития международных морских транспортных связей / М.С. Ханин // Международно-правовые проблемы мирового океана на современном этапе. – М.: Транспорт, 1976. – С. 139-143.
162. Ханин М.С. Международное морское судоходство: экономика. Политика / Ханин М.С. – М.: «РосКонсульт», 2001. – 334 с.
163. Ханин М.С. Транснациональные корпорации США и «удобный» флаг / Ханин М.С. // Советский ежегодник морского права. – 1985. – С. 104-109.
164. Чартер «Gencon»: учеб.-метод. пос. / [сост. Е.В. Додин, С.А. Кузнецов] // Библиотека журнала «Торговое мореплавание» (Серия: Рабочие тетради). – 1999. – № 10/IV. – 24 с.
165. Шершеневич Г.Ф. Курсъ торговаго права / Шершеневич Г.Ф. – [2-е изд.]. – Казань: Типографія Императорскаго Университета, 1892. – 823 с.
166. Щипцов А.А. Современное международное морское право и практика его применения Украиной / [Щипцов А.А., Анцелевич Г.А., Высоцкий А.Ф.]; под ред. А.Ф.Высоцкого. – К.: Наукова Думка, 1995. – 342 с.
167. Щипцов А.А. К вопросу о контроле государства порта / А.А. Щипцов / Система контроля судов государством порта в Украине: семинар-совещание (Киев, 3 сентября 2002 г.). – 2002. – С. 5-10.
168. Юридический справочник по торговому мореплаванню / [под редакцией к.ю.н. А.С. Кокина]. – М.: Издательство «Спарк», 1998. – 560 с.
169. Юридический справочник по торговому мореплаванню / Под ред. А.С. Кокина. – М.: Спарк, 2000. – 480 с.
170. Юридический справочник по торговому мореплаванню / [под ред. А.С.Кокина]. – М.: Спарк, 2002. – 480 с.

171. Ярмаки Х.П. Содержание и значение контроля и надзора в Украине / Ярмаки Х.П. // Административное право на рубеже веков. Межвузовский сборник научных трудов / Отв. ред.: Бахрах Д.Н., Хазанов С.Д. – Екатеринбург: Изд-во Урал. ун-та, 2003. – С. 185-195.
172. Ярмакі Х. П. Управління адміністративно-політичною діяльністю: навч. посіб. [для студ. вузів] / Х.П. Ярмакі. – Одеса: Юридична література, 2004.– 208с.
173. Abraham G. Das Seerecht. – W.Berlin, 1960.
174. Edward E.J. Shipbrokers and the Law. – Glasgow, 1957. -P. 143-144.
175. Fairplay Book of International Organization. Fairplay Publication. – London, 1990.
176. Federation of National Association of Shipbrokers and Agents: Objects and Rules. – London: Baltic Exchange Chambers, 1969.
177. Osboran P.G. A Concise Law of Dictionary. – L., 1964.
178. Restatment of the Law^r of Contract. – American Law Institute, 1932.
179. Revue de Droit Maritime compare (R. D. M. C). – 1936. – T. 33.
180. Sibert M. Traite de droit international public.P.,1951, т. 1,р. 739.
181. Stoljar S.J. The Law of Agency. – L., 1961. – P. 20-29, 88-105.
182. Svensk forfattningssamling. – 1934. – № 119. – § 1, 2, 4, 7.
183. The Shipbroker // The Journal of the Institute of Chartered Shipbrokers.– London, 1949.– Vol.XIV.– P.42.
184. Voitovich S.A. Normative Acts of International Economic Organization in International Law-Making // The Journal of World Trade.-1990.-Vol.24.
185. Wustendorfer. Das Schiffahrtsrecht (Handbuch des gesamten Handelsrechts). – Ehrenberg, 1923. – B. VII. -T. 2.

11. ПРЕДМЕТНИЙ ПОКАЖЧИК

- Азовське море 146–150
Арбітраж 286–296
Арктика 106–110
Антарктика 111–118
Архіпелажні води 75–76
Архіпелажний прохід 76–77
- Балтійські протоки 124
Безпека мореплавства 169
- Виключна економічна зона 79–84
Відкрите море 71–74
Внутрішні морські води 84–98
- Джерела морського права 39–47
Дунай 131–137
Дунайська комісія 163–164
- Експлуатаційні правила забезпечення безпеки мореплавства 181–186
- Забруднення моря з суден 230–249
Замкнені та напівзамкнені моря 137–145
Затока 145
Керченська протока 146–150
- Кільський канал 126–127
Класифікація морських просторів 62–64
Кодифікація морського права 31–36
Комісія з границь континентального шельфу 100, 155–158
Конвенція Монтре 121
Копенгагенський трактат 124
Континентальний шельф 98–103
Коринфський канал 129
- Лоцман 203
Лоцманське проведення 204–217
- Міжнародна організація морського супутникового зв'язку 159–163
Міжнародна морська організація 151–153
Міжнародне морське публічне право 22–23
Міжнародне приватне морське право 24–25
Міжнародні канали 125
Міжнародні протоки 118–124
Міжнародні ріки 130
Міжнародний Морський Комітет 165

- Міжнародний орган з морського дна 154–155
- Міжнародний публічний морський спір 280–285
- Міжнародний район морського дна 104–105
- Міжнародний суд ООН 296–299
- Міжнародний трибунал ООН з морського права 299–321
- Міжурядова океанографічна комісія ЮНЕСКО 158–159
- Межі континентального шельфу 100
- Морське право 10
 - метод 50–55
 - наука 58–59
 - навчальна дисципліна 60
 - поняття 13, 23
 - предмет 10, 11, 14
 - принципи 36–39
 - структура 56–58
- Морські коридори 119–120
- Навігаційні правила забезпечення безпеки мореплавства 170–171
- Національне морське право 26–27
- Національний режим в морських портах 92–93
- Неурядові морські організації 165–168
- Орган 105, 154–155
- Панамський канал 128–129
- Підприємство 105
- Піратство 187–194
- Право мирного проходу 65–66
- Правовий режим морських просторів 62–64
- Прилегла зона 77–79
- Регіональні угоди в галузі захисту та збереження морського середовища 249–269
- Режим в морських портах 85, 88
- Режим найбільшого сприяння в морських портах 93
- Сайменський канал 129
- Світовий океан 7
- Свободи відкритого моря 71–72
- Секторальна теорія 106
- Система забезпечення безпеки мореплавства в Україні 198–202
- Система КОСПАС–САРСАТ 162–163
- Система регулювання руху суден 218–227
- Системи розподілу руху суден 119–120
- Судноплавство по міжнародних ріках 130–131
- Суецький канал 125–126
- Територіальне море 64–65
- Тероризм на морі 194–197
- Технічні правила забезпечення безпеки мореплавства 176–181
- Чорноморські протоки 120–123

ЗМІСТ

Переднє слово	3
1. ПОНЯТТЯ, ПРЕДМЕТ, ПРИНЦИПИ ТА ДЖЕРЕЛА МОРСЬКОГО ПРАВА	
1.1. Значення Світового океану в умовах економічного розвитку, подолання світової економічної кризи та глобалізації	7
1.2. Поняття та предмет морського права	10
1.3. Етапи кодифікації та розвитку морського права	31
1.4. Основні принципи морського права	36
1.5. Джерела морського права	39
1.6. Норми та функції морського права	47
1.7. Методи морського права	49
1.8. Структура морського права	55
1.9. Морське право: наука та навчальна дисципліна	58
2. МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИЙ РЕЖИМ МОРСЬКИХ ПРОСТОРІВ, ПЕРЕБУВАННЯ ТА ДІЯЛЬНОСТІ В НИХ	
2.1. Сучасна класифікація морських просторів	62
2.2. Правовий статус територіального моря	64
2.3. Правовий статус відкритого моря	71
2.4. Правовий статус архіпелажних вод	75
2.5. Правовий статус прилеглої зони	77
2.6. Правовий статус виключної економічної зони	79
2.7. Правовий статус внутрішніх морських вод	84
2.8. Правовий статус континентального шельфу	98
2.9. Правовий статус Міжнародного району морського дна	104
2.10. Правовий статус Арктики	106
2.11. Правовий статус Антарктики	111
2.12. Правовий статус міжнародних проток	118
2.13. Правовий статус міжнародних каналів	125
2.14. Правовий статус міжнародних рік	130
2.15. Правовий статус замкнених та напівзамкнених морів	137
2.16. Правовий статус заток	145
2.17. Правовий статус Азовського моря та Керченської протоки	146
3. МІЖНАРОДНІ МІЖУРЯДОВІ ТА НЕУРЯДОВІ ОРГАНІЗАЦІЇ ТА ЇХНЯ РОЛЬ В РОЗВИТКУ МОРСЬКОГО ПРАВА	
3.1. Правовий статус Міжнародної морської організації: історія створення, основні напрямки діяльності та повноваження	151
3.2. Міжнародний орган з морського дна	154
3.3. Комісія з границь континентального шельфу	155

3.4. Міжурядова океанографічна комісія ЮНЕСКО	158
3.5. Міжнародна організація морського супутникового зв'язку (ІНМАРСАТ). 159	
3.6. Дунайська комісія	163
3.7. Неурядові морські організації: визначення, статус	165
4. МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ БЕЗПЕКИ МОРЕПЛАВСТВА	
4.1. Міжнародно-правова система забезпечення безпеки мореплавства: основні міжнародно-правові акти.	169
4.2. Навігаційні правила забезпечення безпеки мореплавства	174
4.3. Технічні правила забезпечення безпеки мореплавства	176
4.4. Експлуатаційні правила забезпечення безпеки мореплавства	181
4.5. Піратство та тероризм на морі	187
4.6. Система забезпечення безпеки мореплавства в Україні.....	198
4.7. Лоцманське проведення.....	203
4.8. Система регулювання руху суден.....	218
5. ПРАВОВА ОХОРОНА МОРЬСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА	
5.1. Загальний стан проблеми запобігання забруднення моря з суден.....	228
5.2. Міжнародно-правове забезпечення запобігання забруднення моря з суден.....	230
5.3. Регіональні угоди в галузі захисту та збереження морського середовища	249
5.4. Національна правова база України щодо захисту, збереження та попередження забруднення морського середовища	270
6. ВИРІШЕННЯ МІЖНАРОДНИХ ПУБЛІЧНИХ МОРСЬКИХ СПОРІВ	
6.1. Поняття міжнародного публічного морського спору	280
6.2. Арбітражні засоби вирішення міжнародних публічних морських спорів..	286
6.3. Судові засоби вирішення міжнародних публічних морських спорів	296
6.4. Міжнародний трибунал з морського права	299
7. ПИТАННЯ ДЛЯ САМОКОНТРОЛЮ	322
8. ТЕСТИ ДЛЯ САМОКОНТРОЛЮ	325
9. ДОВІДКОВО-ІНФОРМАЦІЙНІ ДАНІ ДЛЯ РОЗВ'ЯЗАННЯ ЗАВДАНЬ	345
10. РЕКОМЕНДОВАНІ ДЛЯ ВИВЧЕННЯ НОРМАТИВНО-ПРАВОВІ АКТИ ТА СПЕЦІАЛЬНА ЛІТЕРАТУРА.....	360
11. ПРЕДМЕТНИЙ ПОКАЖЧИК	378

Навчальне видання

**КУЗНЕЦОВ Сергій Олександрович
АВЕРОЧКІНА Тетяна Володимирівна**

МОРСЬКЕ ПРАВО

Підручник

Редактор-коректор
Верстка, обкладинка

*Радіонова І.І.
Вітвицька В.Г.*

Здано в роботу 25.08.2011. Підписано до друку 06.12.2011.
Формат 60х84/16. Обл.-вид.арк. 19,02. Гарн. Times NR. Ум.-друк. арк. 23,88.
Папір офсетний. Друк на дуплікаторі. Зам. № 1112-02. Тираж 500 прим.
Ціна договірна.

Видавець **ПП «Фенікс»**
(Свідоцтво ДК № 1044 від 17.09.02).
вул. Зоопаркова, 25, м. Одеса, 65009, Україна
Тел. +38(048) 7777-591.
e-mail: maritimebooks@yandex.ru
www.law-books.od.ua

Віддруковано з готового оригінал-макету: СПД Карпенков О.І.
(Свідоцтво ОД № 21 від 20.01.2003 р.)
e-mail: odessaihp@breezein.net

Printed in Ukraine